整備主任者法令研修資料

平成２６年度

【福島運輸支局　地方教材】

監　修　　東北運輸局福島運輸支局

発　行　　(一社)福島県自動車整備振興会

目　　次

＜平成26年度整備主任者研修地方教材＞

1．審査事務規程の第６１次改正
（平成２６年3月6日　プレスリリース）　…… 1

2．審査事務規程の第６２次改正
（平成２６年7月１０日　プレスリリース）　…… 3

3．外装基準の適用について
（平成２２年3月２９日　プレスリリース）　…… 4

4．自動車整備作業中の事故防止について
（平成２６年8月5日国自整第１４８号）　…… 5

5．整備作業中における事故防止について（注意喚起）
（平成２６年3月２５日事務連絡）　…… 8

6．ホイール･ベアリングの点検整備により車両火災を未然に防ぎましょう
（平成２６年7月２５日　プレスリリース）　…… 10

7．ホイール・ボルト折損による大型車の車輪脱落事故が増加しています！
（平成２６年4月２５日　プレスリリース）　…… 23

8．ブレーキ・ペダルの戻り不良によるブレーキ引き摺りの未然防止に関する注意喚起について
（平成２６年１０月7日東自技第６００号、東自整第１０３号）　…… 27

9．ＤＰＦ（黒煙除去フィルタ）等の正しい使用方法について…… 33

10. 自動車整備士の人材不足対策として運輸支局長等による高等学校への訪問活動を開始します
（平成２６年6月１６日　プレスリリース）　…… 55

11. ご当地ナンバー（第2弾）の導入時期について
（平成２６年5月１６日　プレスリリース）　…… 58

12. 自動車分解整備事業者の処分状況について　…… 64

13. 自動車検査独立法人福島事務所からのお知らせ　…… 65

１．審査事務規程の第６１次改正

プレスリリース
平成２６年３月６日

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

低速走行時側方照射等灯の規定の新設及び制動装置、電気装置、乗降口、騒音防止装置、近接排気騒音の測定方法、自動車の用途等の区分の審査方法、改造自動車審査要領、並行輸入自動車審査要領等の改正

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、国土交通省における道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下、「保安基準」という。）、装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下、「細目告示」という。）及び道路運送車両の保安基準第２章及び第３章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成 15 年国土交通省告示第 1318 号。以下、「適用関係告示」という。）の一部改正に伴い、審査事務規程の一部改正を行い、平成 26 年３月６日から施行するとともに、審査基準の明確化のため、関係する審査事務規程の一部改正を行い、平成 26 年４月１日（下記７．①については平成 26 年 10 月１日）から施行します。

また、改造自動車については、近年の自動車の技術の進歩などに伴いその内容が多様化しており、その取り扱いの詳細について、細分化が必要となっています。このため、今般、改造自動車審査要領の一部改正を行い平成 27 年４月１日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

１．衝突被害軽減制動制御装置の改正（審査事務規程4- 15、5- 15）

「衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則（第131号）」の採用に伴い、専ら乗用の用に供する乗車定員１０人以上の自動車であって車両総重量が５ｔを超えるもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が８ｔを超えるものについて、衝突被害軽減制動制御装置を備える場合の規定を改正します。

２．高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置等に関する改正（審査事務規程4-24、5-24）

「水素及び燃料電池自動車に関する世界統一技術規則(第13号)」の採用に伴い、圧縮水素ガスを燃料とする専ら乗用の用に供する車両総重量4.54ｔ未満の自動車の燃料装置に係る規定及び「圧縮天然ガス(CNG)を燃料とする自動車に係る協定規則(第110号)」の採用に伴い、ガス容器取り付けの安全性の規定を改正します。

３．電気装置の要件の改正（審査事務規程4- 25、5- 25）

「バッテリ式電気自動車に係る協定規則(第 100 号)」の改正に伴い、原動機用蓄電池となる充電式エネルギー貯蔵システムについて規定を改正します。

４．乗降口の要件の改正（審査事務規程4- 42、5- 42）

「ドアラッチ・ヒンジに係る協定規則（第11号）」の改正に伴い、自動車の乗降口に備える扉に加えて、バックドア等通常は乗員が乗降口として使用しない扉であっても、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において乗員が車外放出されるおそれがないよう規定を改正します。

５．騒音防止装置の要件、並行輸入自動車審査要領及び近接排気騒音の測定方法の改正
（審査事務規程4- 48、5- 48、別添2、別添5- 2）
「騒音防止装置協定規則（第41号）」の採用に伴い、二輪自動車の騒音防止装置に係る規定を改正します。
また、加速走行騒音規制における取扱いを明確化します。

６．低速走行時側方照射灯の新設（審査事務規程4- 62の2、5- 62の2）
「後退灯に係る協定規則（第23号）」の改正に伴い、低速走行時側方照射灯に関する基準が新設されたことに伴い、規定を新設します。

７．明確化に伴う審査事務規程本則の改正
① 自動車の用途等を貨物自動車に変更する際の取り扱いについて、明確化を図ることとします。
② 軽合金製ディスクホイールの堅ろう性について、現在の取り扱いの他に適合するものとして認められるものを追加します。
③ 車輪に取り付ける装飾品や車輪を固定する装置でプロペラ状のものについて、その取り扱いの明確化を図ることとします。

８．明確化に伴う改造自動車審査要領の改正
① 改造自動車審査要領により取り扱う改造自動車の範囲において、装置毎の詳細な改造例について、明確化を図ることとします。
② 改造自動車審査要領により取り扱う改造自動車の範囲において、装置毎の新設又は追加について明確化を図ることとします。
③ 改造自動車審査要領により取り扱う改造自動車の申請の届け出先について、現在検査部を届け先としている一部の改造に関しては、届け出先を事務所でも良いこととします。

９．その他
その他の協定規則等の改正に伴う規定の改正及び表現の適正化を行います。

審査事務規程の全文は当法人ホームページ（http://www.navi.go.jp/）
「審査事務規程」に掲載しています。

お問い合わせ先
〒160-0003　東京都新宿区本塩町８－２住友生命四谷ビル
自動車検査法人本部　業務部業務課
電話　０３－５３６３－３４４１　（代表）
FAX　０３－５３６３－３３４７

２．審査事務規程の第６２次改正

プレスリリース
平成２６年７月１０日

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）及び道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成 15 年国土交通省告示第 1318 号）の一部改正に伴う審査事務規程の一部改正を行い、平成 26 年 7 月 10 日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

１．リヤオーバーハングに係る基準の明確化（4-26、5-26）

専ら車両を運搬する構造の自動車について、その最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離（リヤオーバーハング）が最遠軸距（ホイールベース）の 3 分の 2 以下であることを規定します。

２．小型コミュニティバスの車両構造要件等（4-42、4-99、5-42、5-99）

① 乗降口の踏段について

乗車定員 11 人以上 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量 5 トン以下のものに備える乗降口の踏段（幼児専用車に備えるものを除く。）の有効高さ等の改正を行います。

② ワンマンバスの構造要件について

ワンマンバスの構造要件が適用される自動車の範囲を見直し、乗車定員 11 人以上 23 人以下の旅客自動車運送事業用自動車であって車両総重量 5 トンを超えるもの及び乗車定員 24 人以上の旅客自動車運送事業用自動車とします。

また、ワンマンバスの構造要件について、明確化を図るための改正を行います。

３．車幅灯の照明部の下縁の高さについて改正します。（4-63、5-63）

４．ビルトインチャイルドシートを備える自動車の乗車定員（4-103、5-103）

協定規則第 44 号の技術的な要件に定める基準に適合する年少者用補助乗車装置であって専用として車両に予め取り付けられているもの（ビルトイン装置）を備える自動車について、乗車定員の算出方法を規定します。

５．並行輸入自動車審査要領（別添 2）

技術基準等適合証明書の様式を例示するほか、所要の改正を行います。

６．その他、呼称変更など所要の改正を行います。

審査事務規程の全文は当法人ホームページ（http://www.navi.go.jp/）「審査事務規程」に掲載しています。

お問い合わせ先
〒160-0003　東京都新宿区本塩町８－２住友生命四谷ビル
自動車検査法人本部　業務部業務課
電話　０３－５３６３－３４４１　（代表）
FAX　０３－５３６３－３３４７

3．外装基準の適用について
（平成22年3月29日　プレスリリース）

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

お　知　ら　せ

外装基準の適用について

平成21年1月1日以降に製作される乗車定員10人未満の乗用車に適用されております外装基準につきまして、同基準に適合させるための準備が整っていないものがあるため、緊急措置として、平成29年3月31日までの間、外装基準の適用を猶予することができることになりました。

しかし、平成29年4月1日以降から外装基準が適用となりますので、外装基準に適合していない場合には平成29年3月31日までの間に外装基準に適合させる必要があります。

外装基準の概要

対象車両

平成２１年１月１日以降に製作された乗車定員１０人未満の乗用車（特種車の乗用ベース車を含む）

対象部位

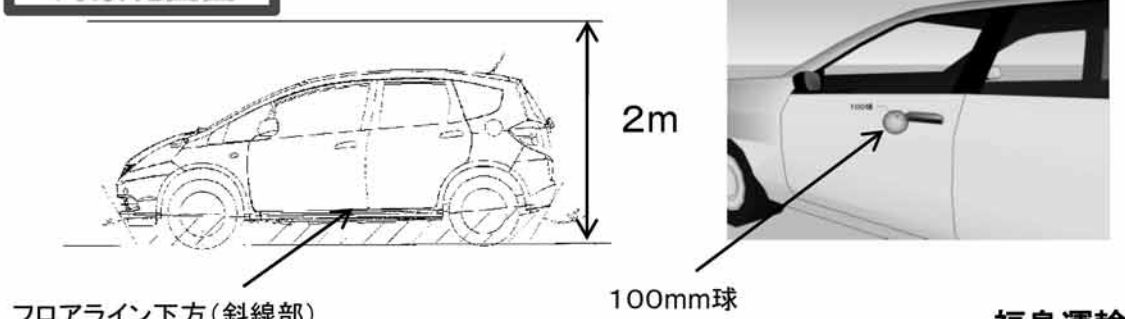
フロアラインより上方で高さ２ｍ以下の外部表面※であって直径100mmの球体が接触する部分

※外部表面とは、ボンネット、トランクルームの蓋、ドア、フェンダー、ルーフ、灯火装置、指示装置及び外観上視認可能な補強部品（アンテナ、キャリア類を含む）をいう

主な要件

外部表面には曲率半径が2.5mm未満である突起を有してはならない（突起の硬さが60ショア以下の突起などは除外しております。）

対象範囲図



福島運輸支局

4．自動車整備作業中の事故防止について

別添

国自整第１４８号
平成２６年８月５日

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長　殿

国土交通省自動車局整備課長

自動車整備作業中の事故防止について

去る平成２６年７月１０日、大阪府の自動車整備工場（認証）において、オイル交換作業終了後にエンジン作動確認のためエンジンをスタートさせるべくイグニッションを操作したところ、トランスミッションのギアが入っていたために車両が動き、車両の下に潜り込んで作業をしていた自動車整備士を轢死させ、イグニッション操作を行った作業従事者が、工場の支柱と車両との間に挟まれ意識不明の重体となる重大な事故が発生しました。

整備工場における作業従事者の安全を確保することは、適切な事業運営に必要不可欠であり、また、今後の整備事業の維持・発展に欠かせない優秀な若手人材を確保していくための前提となる極めて重要な事項であると考えられます。

つきましては、今後整備工場において作業従事者の死亡・重傷事故が発生した場合には、事故の発生状況を把握し、その原因分析を行うことを通じて再発防止策をとりまとめ、傘下会員に周知・徹底するなどにより、自動車整備作業の安全確保に万全を期されるようお願いします。

国自整第１４８号の３
平成２６年８月５日

東北運輸局自動車技術安全部長　殿

自動車局整備課長

自動車整備作業中の事故防止について

標記について、別添のとおり一般社団法人日本自動車整備振興会連合会会長あて通知したので、参考までに送付します。

東自整第　７４　号
平成２６年８月８日

東北運輸局福島運輸支局長　殿

東北運輸局自動車技術安全部長

自動車整備作業中の事故防止について

標記について、平成２６年８月５日付け、国自整第１４８号の３により自動車局整備課長から別添のとおり通達があったので、今後の事故防止の参考とされたい。

5．整備作業中における事故防止について（注意喚起）

事　務　連　絡
平成２６年３月２５日

一般社団法人福島県自動車整備振興会
専務理事　殿

東北運輸局福島運輸支局
首席陸運技術専門官

整備作業中における事故防止について（注意喚起）

去る３月１８日、秋田県内の自動車整備工場において、燃料タンクを取り外して行う整備のため、燃料タンクのガソリンを抜き取る作業を行っていたところ、抜き取ったガソリンに引火し車両は全焼、作業中の工員は上半身に火傷を負い、建物を半焼する火災が発生しました。出火原因については現在調査中でありますが、付近にあったストーブが原因ではないかと推測されるところです。

整備作業中の事故防止については、機会あるごとに注意喚起を図ってきたところですが、同種事故の再発防止のため貴会傘下会員に対し、下記事項について周知徹底方願います。

記

１．燃料系統の整備に関し、以下について注意すること。

(1)　作業前に作業責任者等は作業内容状況からの危険性を注意喚起し、十分な安全対策を講じてから作業に着手させること。

(2)　燃料を抜き取る等の作業をする際には、燃料特性を十分考慮し火気のない場所で行うこと。特にガソリン燃料は気化により発火する特性があることから十分注意を払うこと。

(3)　抜き取った燃料の保管は付近に火気や可燃物等がないか十分注意を払うこと。

２．日頃より整備作業員等に対し、安全作業教育を含むサービス工場内の作業ルールを徹底し、安全意識の高揚を図ること。

以上

事　務　連　絡
平成２６年３月２０日

東北運輸局福島運輸支局
首席陸運技術専門官 殿

東北運輸局自動車技術安全部
整備・保安課長

整備作業中における事故防止について（注意喚起）

去る３月１８日、秋田県内の自動車整備工場において、燃料タンクを取り外して行う整備のため、燃料タンクのガソリンを抜き取る作業を行っていたところ、抜き取ったガソリンに引火し車両は全焼、作業中の工員は上半身に火傷を負い、建物を半焼する火災が発生しました。原因については現在調査中でありますが、付近にあったストーブが原因ではないかと推測されるところです。

整備作業中の事故防止については、機会あるごとに注意喚起を図ってきたところですが、同種事故の再発防止のため貴支局管内の関係事業者に対し、下記事項について周知徹底方願います。

記

１．燃料系統の整備に関し、以下について注意すること。

(1)　作業前に作業責任者等は作業内容状況からの危険性を注意喚起し、十分な安全対策を講じてから作業に着手させること。

(2)　燃料を抜き取る等の作業をする際には、燃料特性を十分考慮し火気のない場所で行うこと。特にガソリン燃料は気化により発火する特性があることから十分注意を払うこと。

(3)　抜き取った燃料の保管は付近に火気や可燃物等がないか十分注意を払うこと。

２．日頃より整備作業員等に対し、安全作業教育を含むサービス工場内の作業ルールを徹底し、安全意識の高揚を図ること。

以上

6．ホイール・ベアリングの点検整備により車両火災を未然に防ぎましょう

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成２６年７月２５日
自　動　車　局

ﾎｲｰﾙ･ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞの点検整備により車両火災を未然に防ぎましょう
～平成２５年度におけるﾎｲｰﾙ･ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞの整備不良による車両火災１２件～

国土交通省では、社会的な影響が大きい重大事故や整備不良に起因する事故について、保守管理の観点から発生防止の対策を検討するため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」を開催し、その検討結果に基づきユーザーへの情報提供の充実・強化に取り組んでいるところです。

整備不良が原因となった車両火災の中で、車輪・車軸に関するものが約 1 割（別紙表１参照：平成 22 年度においては、94 件中 10 件）と多いことから、これに着目して調査分析したところ、ホイール・ベアリングの点検整備を怠ると回転部位の潤滑剤であるグリスの劣化や漏れによる潤滑不良が発生し、走行性能等に影響が生じることが確認されました。

このため、特に定期的にホイール・ベアリングの点検整備を行っていないユーザーに対し、注意喚起することとしました。なお、最新の事故データによると、平成 25 年度の整備不良による車両火災事故 98 件のうちホイール・ベアリングに係るものは 12 件で、平成 22 年度と同様全体の約１割を占めています。

●ホイール・ベアリングの点検整備を定期的に行っていないユーザーの方へ

【注意すべき事例】

ホイール・ベアリングの点検整備を怠ると、車軸の錆によりオイルシールが損傷してグリスに異物（水等）が混入したり、長期間使用による劣化でグリスが流出する等により消耗し、グリス量不足の状態になったりすることによって潤滑不良が発生します。

その結果、ホイール・ベアリングにがた等の異常が発生しても点検整備を実施しないでそのまま走行を続けた場合、車軸や車輪周りに種々の不具合が発生し、車輪脱落、走行不能の原因となります。特に大型トラックやバスにおいては最悪の場合、ホイール・ベアリングが焼付き、車両火災に至る恐れがあります。

【必要な対策】

ホイール・ベアリングの整備不良による事故の防止には、ベアリングのがたの有無、オイルシール周りの錆の有無、走行時の異音の有無の点検等が必要となりますので、定期点検等の機会を捉えて整備工場等で確実に実施しましょう。

特に、大型自動車等で用いられる分割型ベアリングは、定期点検時に適切にグリスの補充や交換等の整備を行う必要がありますので、注意を払って下さい。

※　自動車メーカーでは各部品が正常に機能するため、定期交換部品や消耗品の推奨する交換時期を定めていますので、適切な車両管理の目安として下さい。

＜使用過程車のﾊﾌﾞ・ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞから回収したｸﾞﾘｽ＞

異常が見られないﾍﾞｱﾘﾝｸﾞ

焼付きが発生したﾍﾞｱﾘﾝｸﾞ

＜焼付きが発生したﾍﾞｱﾘﾝｸﾞ＞

〈問い合わせ先〉
国土交通省 自動車局 整備課　山本、天野 TEL：03-5253-8111（内線:42412,42415）03-5253-8600（直通）
交通安全環境研究所　自動車安全研究領域　伊藤　TEL：0422-41-3213

別　紙

ﾎｲｰﾙ・ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞの整備不足による車両不具合について

１）背景・目的

- 平成２２年度に自動車事故報告規則（昭和２６年運輸省令第１０４号）に基づき、自動車運送事業者等から国土交通省に報告された車両火災や死亡等の事故件数は、5,650 件であった。このうち、車両の故障に起因する事故件数は 2,384 件あり、中でも社会的な影響や反響が大きな車両火災は 94 件であった。この 94 件について故障個所別に見ると、「制動装置不良」26 件、「タイヤ不良」18 件、「原動機不良」11 件、「車輪・車軸不良」10 件、「電気装置不良」10 件であった（表１）。
- ただし、「タイヤ不良」については、ほとんどが日常点検の不備によるものであり、長期使用に伴う対策が特別に求められるようなものではないことがわかっている。また、「制動装置不良」、「原動機不良」及び「電気装置不良」については、既に過去において注意喚起のプレス発表を行っている。

※　平成２３年６月、電気装置の整備ミス（バッテリー等の誤った取り付け）による火災事故について注意喚起。
※　平成２４年３月、事業用バスの電気装置及び制動装置の整備不足による火災事故について注意喚起。
※　平成２４年７月、原動機の整備不足（ｴﾝｼﾞﾝｵｲﾙの劣化）による車両火災について注意喚起。
※　平成２５年１２月、制動装置の整備不足による交通事故について注意喚起。

- 平成２１年度から平成２５年度における自動車事故報告規則に基づき報告された「車輪・車軸不良」に起因すると思われる車両火災の件数は毎年１０件前後で推移している（表２）。
- 平成２２年度の整備前点検調査結果において「フロント・ホイール・ベアリングのがた」に関する要整備率は車齢とともに増加する傾向にある（図２）。一方、定期点検実施率と車齢との関係においては、調査したいずれの車種においても定期点検実施率は車齢とともに低下している（図３）。
- このため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」（別添１）では、ホイール・ベアリングの不具合状態を再現する実験により、ホイール・ベアリングにがたが発生した状態で走行を続けた場合の危険性を明らかにするとともに、その結果を踏まえ、ユーザーへの注意喚起にかかるポイントをとりまとめた。

２）ホイール・ベアリング整備不良状態での再現実験

- 再現実験により、車軸やベアリングに不具合が発生した場合の危険性について以下のように確認した。（詳細は別添２）
  ①車軸の錆が原因となるオイルシール損傷に伴い、グリスに異物（水等）の混入による潤滑不良

- グリスに水が混入すると潤滑性能が低下し、ベアリングとレース間との金属接触が発生する頻度が増加し、摩擦によるベアリングの温度上昇を確認。この条件で、更に長時間運転が続けばベアリング全体の焼付き、破損に至る可能性が高いものと推測される。

② 点検整備が行われない状態で長期間使用によるオイルシール劣化が主因と考えられるグリス流出またはグリス消耗による潤滑不良

- グリスがなくなると、ベアリングには瞬間的な金属接触が発生して、焼き付き、破損が発生する。

3）ユーザーへの注意喚起に係るポイント

- 上記を踏まえ、以下のとおりユーザーへの提言のポイントをまとめた。

【ユーザーへの注意喚起のポイント】

① 適切な定期点検を実施することにより、オイルシール周りの錆の有無、異音の有無のチェック等が必要となる。

② 分割型ベアリングは、定期点検により適切にグリスの補充や交換等の整備を実施する必要がある。

③ 日常点検や走行時に、ＡＢＳ警告灯の点灯、車軸まわりの異音やガタ、ハンドルの違和感などがみられた場合はホイール・ベアリング関連の異常が発生する前兆現象の可能性がある。これらの前兆現象を放置すると、車軸や車輪周りに種々の不具合が発生し、車輪脱落、走行不能の原因となり、最悪の場合にはホイール・ベアリングが焼き付き、車両火災に至る恐れがある。加えて、ブレーキ失陥等の重大な故障が発生する可能性もあるため、速やかに点検整備の実施が必要である。

表１　車両故障に起因する火災事故件数の状況（平成 22 年度）

車両的要因（整備不良）	件数
制動装置不良	26
タイヤ不良	18
原動機不良（速度抑制装置を除く）	11
車輪・車軸不良	**10**
電気装置不良	10
燃料装置不良	5
緩衝装置	2
動力伝達装置	2
ばい煙等の発散防止装置	1
その他	9
合計	94

表２　車輪・車軸不良に起因する火災事故件数の推移

年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
件数	９	１０	１１	８	１２

※表１及び表２は自動車事故報告規則に基づき報告された件数からの統計データ

表３ 代表的なホイール・ベアリングの仕様

装置名	構造分類	整備の要否	主な適用例	構成部品	機　能
走行装置 車軸	分割型	定期的にグリス交換等が必要	大型貨物自動車、バス、中型貨物自動車等	ベアリング（インナー、アウター） 分割型	回転軸受
				ベアリンググリス	潤滑
				オイルシール	防塵、防水
				ハブ及び車軸	回転軸保持
	一体型	グリス交換等は不要	乗用車（軽自動車含む）、小型貨物自動車等	ベアリング（インナー、アウター） 一体型	回転軸受
				ベアリンググリス	潤滑
				オイルシール	防塵、防水
				ハブ及び車軸	回転軸保持

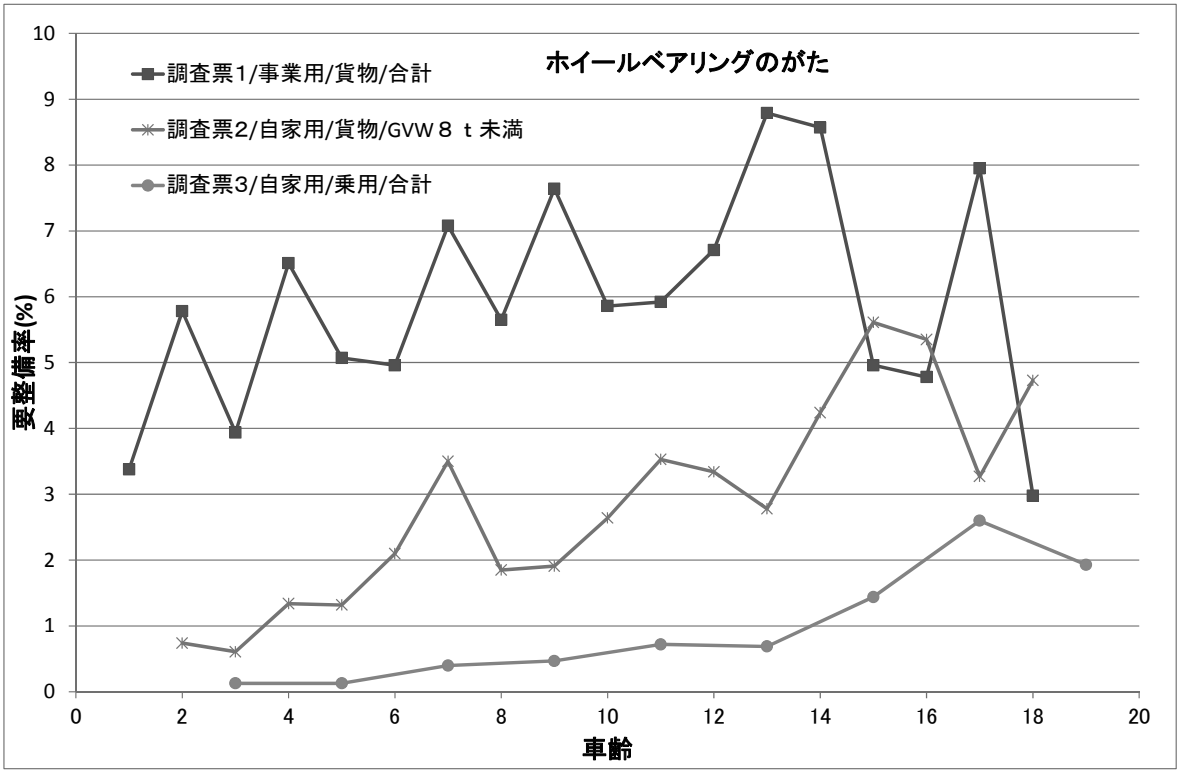


図１　車種別の要整備率（２２年度調査、ホイール・ベアリングのがた）

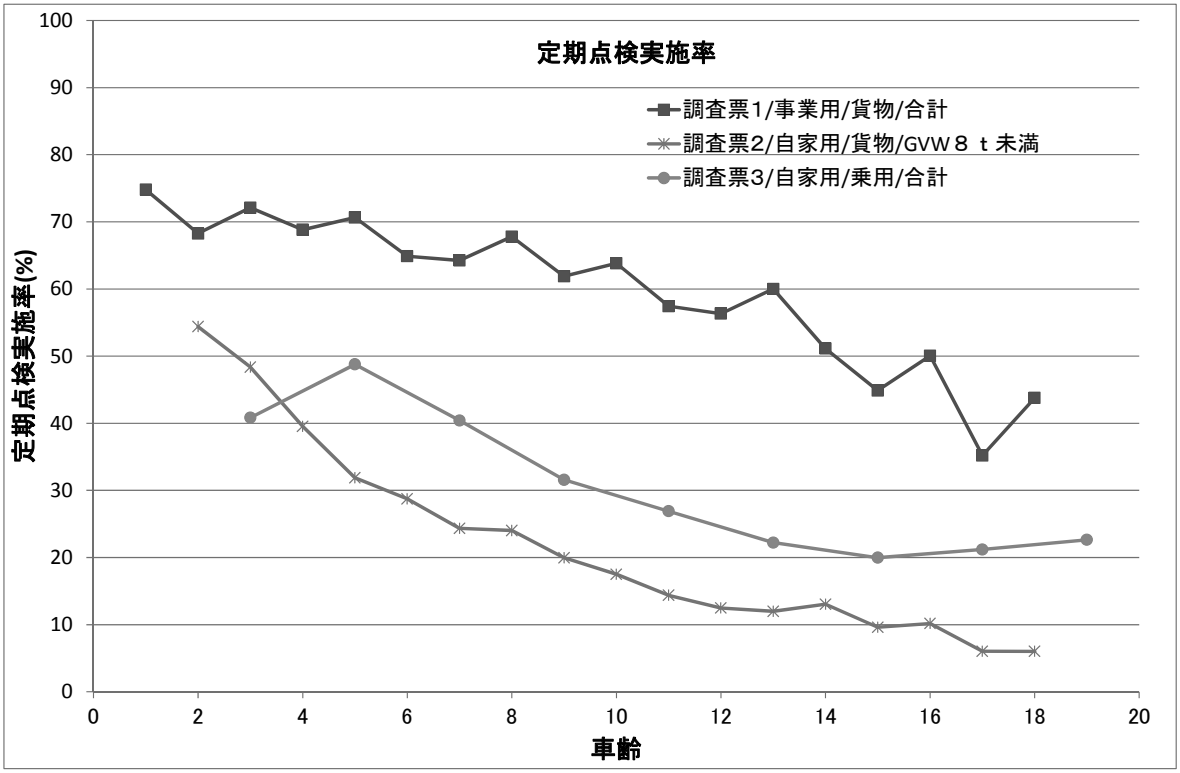


図２　車種別の定期点検実施率（２２年度調査）

※「整備前点検結果についての実態調査」とは

指定整備工場に継続検査のため入庫した自動車の走行距離、車齢、要整備箇所（制動装置、走行装置等　自動車点検基準の項目）を調査しており、平成２２年度の調査では、全国で約１０万台の自動車（うち自家用乗用車は約５万台）を調査。本調査は、国土交通省が実施している。

※「要整備率」とは

特定の点検項目について、保安基準に不適合であること又は保安基準に不適合になるおそれがあることが確認された割合。

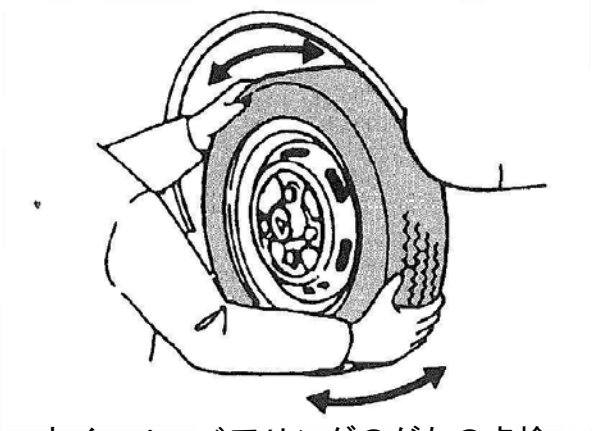
※「定期点検実施率」とは

実施すべき中間点検（車検と車検の間に行うこととなっている定期点検）のうち、実施していることが確認された割合。

（参考）「ホイール・ベアリングのがた」の定期点検整備とは

◆　リフト・アップなどの状態で、次の点検を行います。

・タイヤの上下に手をかけて動かし、がたがないかを点検し、がたがあった場合には、ブレーキ・ペダルを踏んで再度点検し、ホイール・ベアリングのがたであるかを点検します。（ブレーキ・ペダルを踏んで再度点検した時にがたがなくなれば、サスペンションなどのがたではなく、ホイール・ベアリングのがたとなります。）



ホイール・ベアリングのがたの点検

① ディスク・ホイールを回転させて、異音がないかを点検します。

② 必要がある場合には、ホイール・ベアリングを取り外し、ベアリングなどに摩耗、損傷及び泥水などの浸入がないかを点検します。

別添１

使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会委員名簿

水野　幸治　名古屋大学工学研究科機械理工学専攻教授

岡野　道治　日本大学理工学部特任教授

池畑　富義　一般社団法人　日本自動車整備振興会連合会　理事

伊藤　紳一郎　独立行政法人　交通安全環境研究所自動車安全研究領域
副研究領域長

酒井　雄一郎　一般社団法人　日本自動車工業会サービス部会　部会長

鳥塚　俊洋　株式会社　JAFメイト社　編集部長

西本　俊幸　自動車検査独立行政法人　企画部長

宮腰　直人　一般社団法人　日本自動車連盟　交通環境部　事業推進課長

森内　孝信　軽自動車検査協会　業務部長

別添２

グリス劣化によるホイール・ベアリングの潤滑性能の低下に係る再現実験

○部品の回収及び分析

整備工場において、ハブやホイール・ベアリング等に不具合のある事例が発見された場合、それらの交換した部品及びグリスを回収することとし、約２か月の調査期間中では、ホイール・ベアリングの焼き付きにより交換した事例が１件発見された。（表１、表２、表３）

・前回のグリス交換から１年後の車検時の分解整備でベアリング焼き付きが発見されて交換した事例を収集することができた。このまま交換をせずに走行を続けた場合、車両火災等の重大事故につながったものと考えられる。

・定期的にグリス交換が必要な車両においては、定められた期間ごとにグリス交換をすることが重要である。

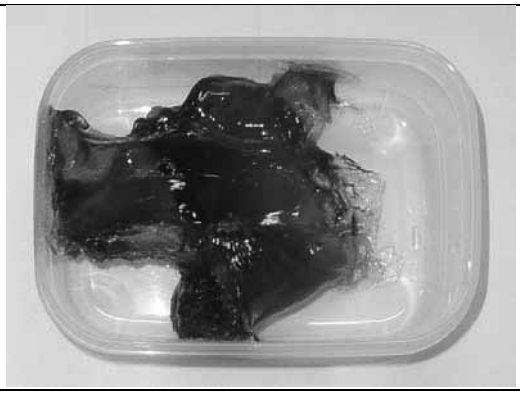
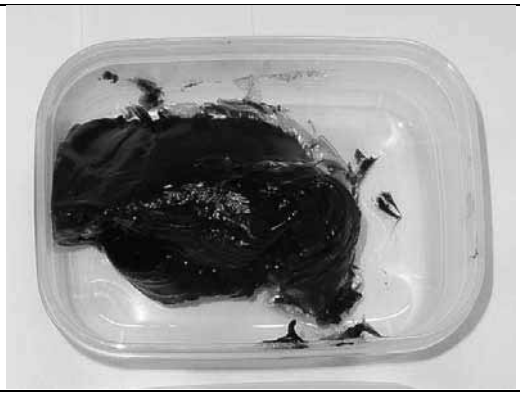
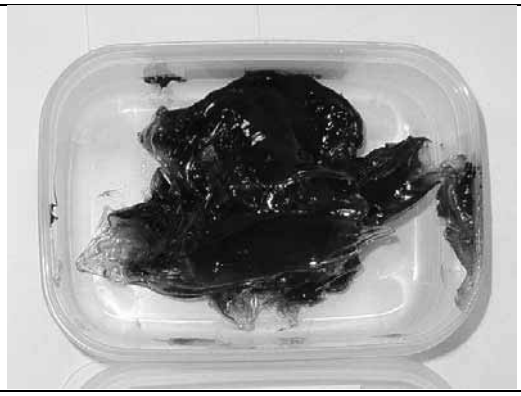
表１　部品回収の詳細

回収内容	グリス6点、ベアリング1点
車種	事業用大型貨物自動車 25 ﾄﾝ3軸車
車齢	3年
前回からの経過期間	1年
交換時累計走行距離	50．9 万 km
前回からの走行距離	11．5万 km
グリス交換部位	3軸6輪（全輪）
ベアリング異常の有無	後2軸目右輪のアウターベアリング不良

表２　回収したベアリングの外観写真（後２軸目　右輪）

洗浄前	洗浄後

表３ 回収したグリスの外観写真

前軸 左輪	前軸 右輪
	
後１軸目 左輪	後１軸目 右輪
後２軸目 左輪	後２軸目 右輪(焼付き発生)
	

○事故事例分析及び劣化メカニズムの推定

平成２２年度の事業用自動車事故報告規則に基づく報告のうち、ホイール・ベアリング関係の故障に起因すると考えられる火災事故１０件について、分析を実施するとともに事故防止対策について検討を実施した。

・定期点検整備の確実な実施

定期点検整備を実施していない事例や間違った整備を実施した事例が半数の５件見受けられた。故障を未然に防止するための定期点検整備であるので、その重要性を認識し、確実に実施する必要があると考えられる。

・焼き付きの前兆と考えられる現象

上記事故事例１０件中３件については、運転者が走行中にＡＢＳ警告灯の点灯や異音・ハンドル違和感が発生するなどに気付いていたが走行を続けたために発火したことが記載されている。

ＡＢＳ警告灯、異音、ハンドル違和感はホイール・ベアリングの焼き付きの前兆現象であると考えられ、その時点で運行を停止し、点検整備を実施していれば火災事故を未然に防止できたと考えられる。

日常点検や走行時に、ＡＢＳ警告灯の点灯、車軸周りの異音やガタ、ハンドルの違和感などホイール・ベアリング関連の異常の前兆現象を見逃さないようにするための注意喚起が有効であると考えられる。

なお、これらの前兆現象は、他にもブレーキ失陥等の重大な故障の前兆現象である場合も考えられる。

・一体型ベアリングについて

乗用車等で使用されているいわゆるメンテナンスフリーの一体型ベアリングについても、車輪・車軸まわりのがたや異音の発生は、焼き付き発生等の前兆現象と考えられ、定期点検をきちんと実施する必要がある。また、走行時等にがたや異音に気付いた場合は速やかに点検を実施する必要がある。

・整備ミスの防止

整備事業者にあっては、整備ミス防止のための対策をさらに強化する必要があると考えられる。

○再現実験

・目的

実際に焼き付きが発生した場合の危険性を把握し、点検整備の重要性について注意喚起するためのデータを取得することを目的として再現実験を実施した。

・実験内容

まず、異物混入によるグリス性状劣化の再現として水を混入させることとした。実際の場面では、わずかの水の混入により長期間にわたって少しずつ劣化が進行していくものと考えられるが、短期間における調査ではこの状態を再現することはできないため、含水率２０％のグリスと最大含水率である３７％のグリスを使用したときの挙動について台上走行実験を実施した。この含水率が実際のどれくらいの期間の走行に相当するのかは不明である。

次に、充填忘れやベアリングの温度上昇によりグリスが液状化して流失するなどのグリス不足の状態を再現するために、ベアリングのみにグリスを充填した状態、ベアリングにごく薄くグリスを塗った状態、グリスを完全に空にした状態について台上走行実験を実施した。

・実験結果

各グリス条件におけるベアリングの温度上昇を集計した結果を表４に示す。

グリスに異常がある状態では正常時と比較してベアリング温度が２～１３℃上昇する結果が得られたが、少しでもグリスが残っていれば、短期間の走行では焼き付き発生までには至らなかった。

グリスを完全に空にした状態では、走行開始から１分程度で焼き付きが発生し車輪がロックした。焼き付き発生時の測定結果を図１に、ベアリング焼き付き直後の状態を図２に、ベアリングの焼き付き、損傷状態を図３に、焼き付きによる車輪ロック時の衝撃により曲がった車軸を図４に示す。

・まとめ

・水等の異物混入は、潤滑性能の低下をもたらし、ベアリングの焼き付きにつながる可能性がある。
・グリス量不足になった場合、潤滑性能の低下をもたらし、ベアリングの焼き付きにつながる可能性がある。
・完全にグリスがなくなった場合、ただちに焼き付きが発生する。
・ベアリングの焼き付きは、ハンドル振れによる車線逸脱等の原因となる車輪ロックを発生させたり車両火災の原因となる２次事象を発生させたりする。

表４ 実験結果概要

グリス条件		外気温 (℃)	最大温度(℃)		外気温との差(℃)		正常時との温度差(℃)			
水分含有量	グリス量		インナー	アウター	インナー	アウター	インナー	アウター	平均	最大
正常	正常	14	35	31	21	17	―	―	―	―
20%	正常	15	43	33	28	18	8	2	5	8
37%	正常	15	48	37	33	22	13	6	9.5	13
37%	ベアリング部のみ充填	16	43	34	27	18	8	3	5.5	8
37%	ごく少量(1回目)	13	48	34	35	21	13	3	8	13
37%	ごく少量(2回目)	15	47	33	32	18	12	2	7	12
グリスなし		16	33	101	17	85	−2	70	34	70

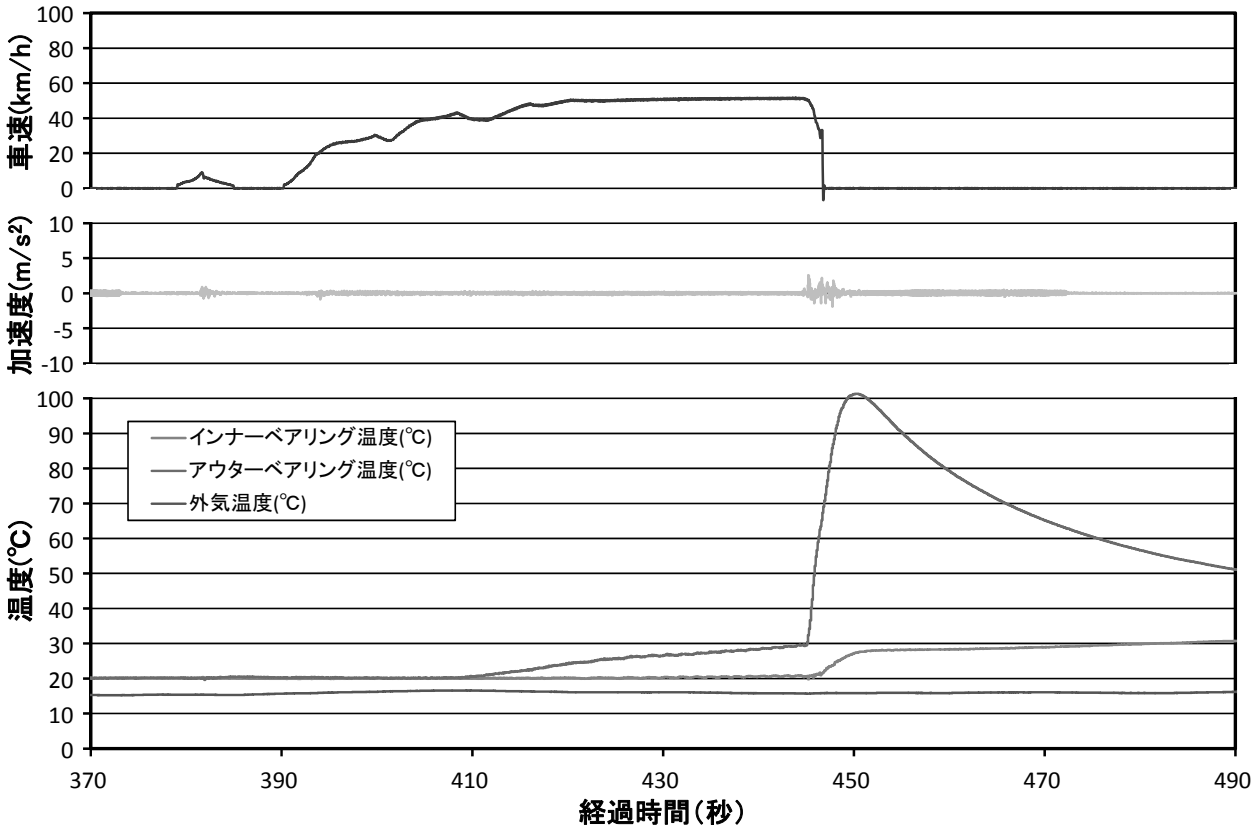


図１ 焼き付き発生時の測定結果

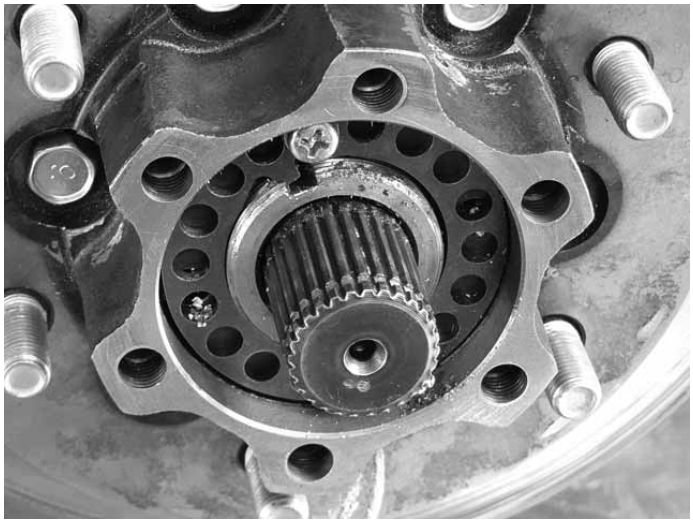


図２　ベアリング焼き付き直後の状態

図３　ベアリングの焼き付き、損傷状態

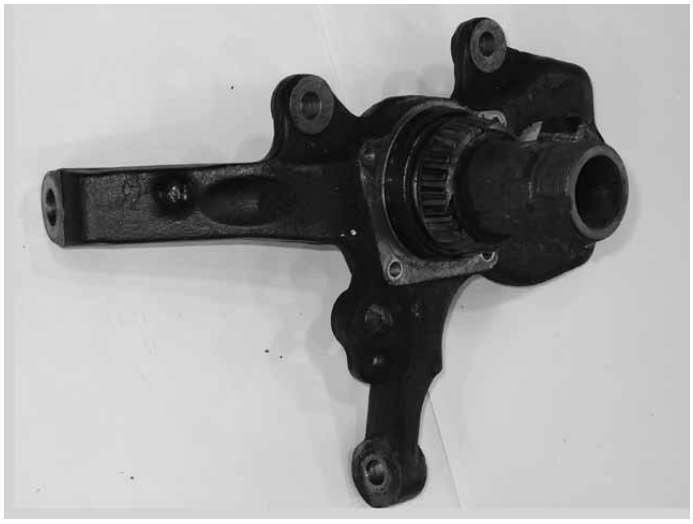


図４　焼き付きによる車輪ロック時の衝撃により曲がった車軸

7．ホイール・ボルト折損による大型車の車輪脱落事故が増加しています！

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成２６年４月２５日
自　動　車　局

＜速報＞

・平成２５年度１９件発生（前年度比４件増／約３割増）、２年連続増加。
・昨年１１月から今年３月の冬期に１３件と多発、うち２件が人身事故。
・２月と３月に７件と集中発生！　積雪地域の発生率が高くなっています！
規定トルクでのホイール・ナット締付け等の適切な車輪の脱着作業が重要です！
併せて、日常点検をはじめとした定期点検の励行が必要です！

今般、平成２５年度中の大型車（車両総重量８トン以上のトラック又は乗車定員３０人以上のバス等）のホイール・ボルト折損による**車輪脱落事故の発生状況**がまとまりましたので公表します。（別紙１参照）

当該事故が２年連続で増加し、平成２５年度も前年度比約３割増と大きく増加したことから、適切な車両管理により事故防止が図られるよう、大型車の使用者に対して、改めて注意喚起することとしました。

＜発生状況＞
大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故の件数は、平成１６年度の８７件をピークに減少傾向が続いていましたが、一昨年度（平成２４年度）から増加に転じ、昨年度（平成２５年度）も前年度比４件増（３割増）の１９件と大きく増加しており、特に、昨年１１月以降では１３件、とりわけ２月と３月に７件（うち人身事故２件）と多発し、憂慮すべき状況となっています。

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故については、一度発生するとその影響は甚大なものとなります。

平成１４年度から平成２５年度までに発生した事故は**３９２件**であり、月別の発生状況を見ると２月に６３件、３月に５５件と、特に**２月と３月の冬から初春の時期に発生が集中**しています。また、地域別（使用の本拠の位置別）の発生状況を見ると、**積雪地域の発生率が高い**傾向が見られます。

２月と３月に発生が多くなる原因の１つとして、例年１０月から１２月にかけて夏用タイヤから冬用タイヤに交換する際にホイール・ボルトとナットの締結不良（締付力不足、誤組、過締等）があり、ボルトの疲労破壊が進行して数ヶ月後に集中的に折損し、車輪の脱落が発生することが考えられます。

そのため、大型車の使用者は、規定トルクでのホイール・ナット締付けを確実に行う等、ホイールの脱着作業を正しく実施することをはじめ、適切な車両管理の徹底をお願いします。また、日常点検をはじめとした定期点検においてホイール・ナットの脱落・緩みやホイール・ボルトの折損等の異常の有無を重点的に点検してください。（詳しい点検整備の実施方法は別紙２をご覧ください。）

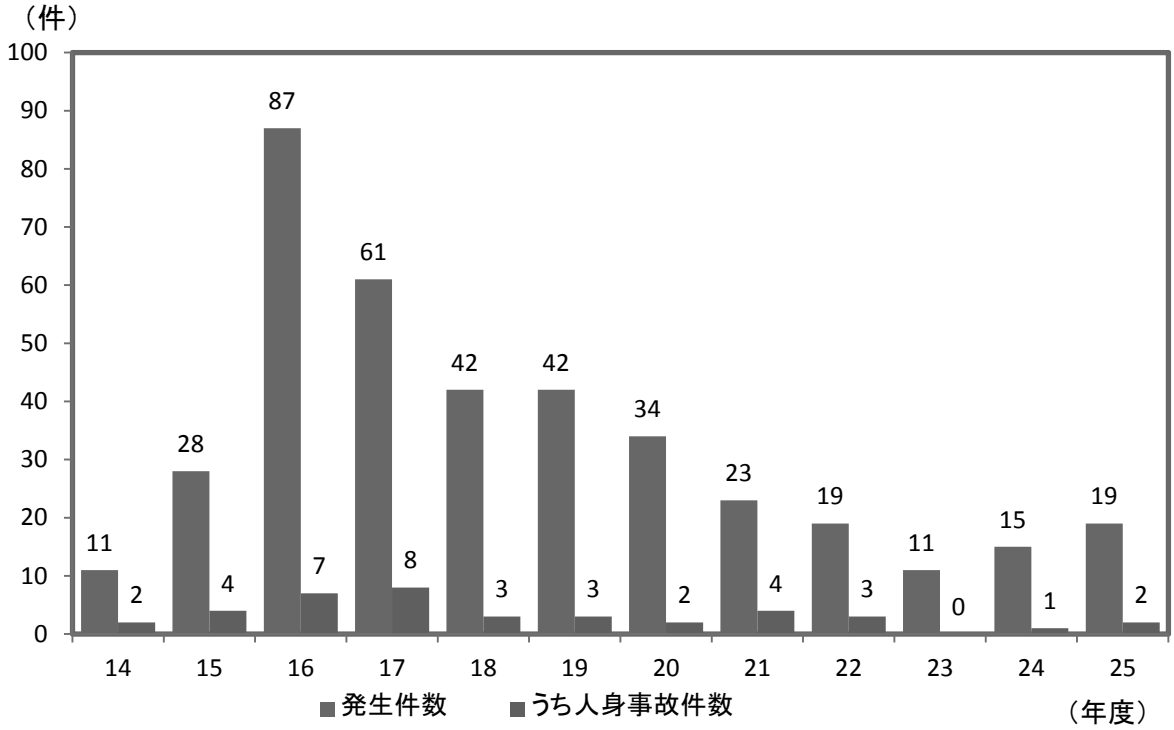
※　ホイール・ボルト折損の主な原因は、**①ホイール・ナットの締付力不足**、**②ホイール・ボルト等の誤組**（スチールホイールにアルミホイール用のボルトを使用する等）、**③ホイール・ナットの過締め**と推定されています。

〈問い合わせ先〉
国土交通省 自動車局　整備課　山本、天野
TEL：03-5253-8111（内線:42412,42415）　03-5253-8600（直通）　FAX:03-5253-1639

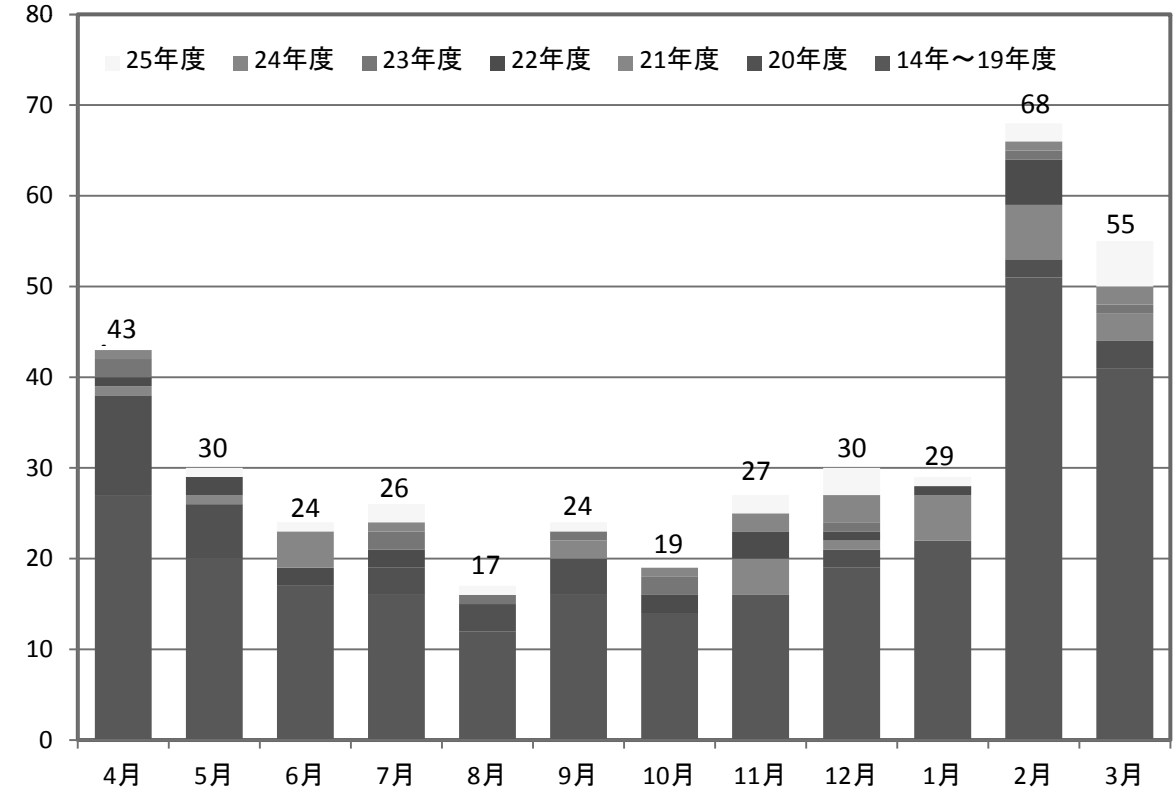
別紙1

車輪脱落事故発生状況

年度別車輪脱落事故件数



月別車輪脱落事故件数



別紙2

追加された大型車のホイール・ボルト関係の点検内容

大型車：車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバス

日常点検

1 目視での点検

- ホイール・ナットの脱落やホイール・ボルトの折損はないか。
- ホイール・ボルトのまわりにさび汁がでた痕跡はないか。
- ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの長さに不揃いはないか。

2 点検ハンマなどを用いての点検

- ホイール・ボルトの折損やホイール・ナットの緩みがないか、ホイール・ナットの下側に指を添えて点検ハンマでホイール・ナットを叩いたときに、指に伝わる振動が他のホイール・ナットと異なったり、濁った音がしないか。

3月点検

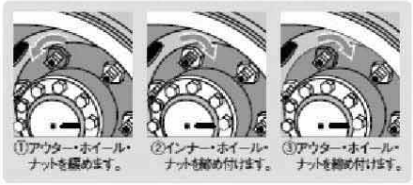
1 JIS方式のシングル・タイヤ及びISO方式のタイヤの場合

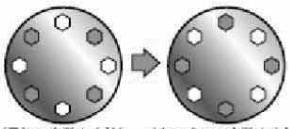
- トルク・レンチを用いるなどによりホイール・ナットを規定トルクで締め付けます。

2 JIS方式のダブル・タイヤの場合

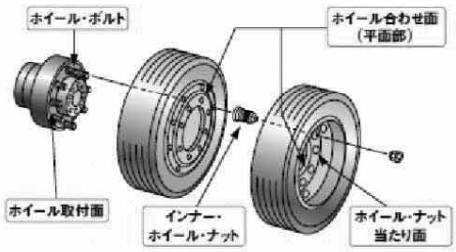
- ホイール・ボルトの半数（1個おき）のアウター・ナットを緩めて、インナー・ナットをトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- 次に、緩めたアウター・ナットをトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- その後、ホイール・ボルトの残りの半数のアウター・ナット及びインナー・ナットについても同様の措置を講じます。

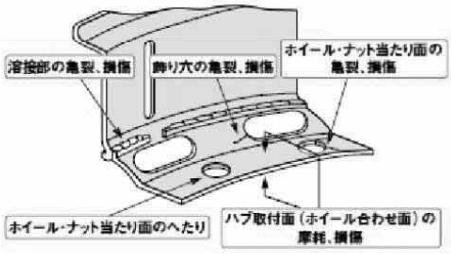
▶ダブル・タイヤの締付点検手順（右側タイヤの場合）





12月点検





1 ディスク・ホイールを取りはずして行う点検

目視などにより次の点検を行います。

- ホイール・ボルト及びホイール・ナットに亀裂や損傷がないか。
- ホイール・ボルトに伸びはないか。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットにさびの発生はないか。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部につぶれ、やせ、かじり等の異状はないか。
- ディスク・ホイールのボルト穴、飾り穴のまわり及び溶接部に亀裂及び損傷がないか、ホイール・ナットの当たり面に亀裂、損傷及びへたりがないか。
- ディスク・ホイールのハブへの取付面、ディスク・ホイールの合わせ面に摩耗や損傷がないか。

2 ディスク・ホイールを取り付ける際に行う点検

- ディスク・ホイールのハブへの取付面、ディスク・ホイールの合わせ面、ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部等を清掃し、さび、ゴミ、泥、追加塗装等の異物を取り除きます。
- ホイール・ボルト及びホイール・ナットの潤滑
  - **JIS方式**：ホイール・ボルト及びホイール・ナットのねじ部並びにホイール・ナットの当たり面に規定の油類を塗布します。
  - **ISO方式**：ホイール・ナットねじ部及びホイール・ナットとワッシャとの間にのみ規定の油類を塗布します。
- ホイール・ナットの締め付けは、対角線順に2～3回に分けて行い、最後にトルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。
- インパクト・レンチで締め付ける場合は、締付時間、圧縮空気圧力等に留意し、締めすぎないように十分注意を払い、最終的な締め付けは、トルク・レンチを用いるなどにより規定トルクで締め付けます。

3 注意事項

- JIS方式のダブル・タイヤの場合は、インナー・ナットについて、［1］ディスク・ホイールを取りはずして行う点検及び［2］ディスク・ホイールを取り付ける際に行う点検を行った後、アウター・ナットについてインナー・ナットと同様に点検を行います。
- ディスク・ホイールの取り付け後、ディスク・ホイールの取付状態に適度な馴染みが生じる走行後（一般的に50～100km走行後が最も望ましいとされています。）、3月点検に示す方法でホイール・ナットを締め付けます。
- 誤組防止のため、ディスク・ホイールの種類（スチール製、アルミ製）に合ったホイール・ボルト及びホイール・ナットを使用してください。

8．ブレーキ・ペダルの戻り不良によるブレーキ引き摺りの未然防止に関する注意喚起について

東自技第６００号
東自整第１０３号
平成２６年１０月７日

東北運輸局福島運輸支局長　殿

東北運輸局自動車技術安全部長

ブレーキ・ペダルの戻り不良によるブレーキ引き摺りの未然防止に関する
注意喚起について

標記について、平成２６年１０月１日付国自審第８８７号の２国自整第１９０号の２により自動車局審査・リコール課長及び整備課長より別添のとおり通知がありましたので、了知するとともに、各種研修会等の機会を捉えて関係者等に対して適切な注意喚起の周知方お願いいたします。

国自審第８８７号の２
国自整第１９０号の２
平成 26 年 10 月 1 日

東北運輸局自動車技術安全部長　殿

国土交通省自動車局

審査・リコール課長

整　備　課　長

ブレーキ・ペダルの戻り不良によるブレーキ引き摺りの未然防止
に関する注意喚起について

標記について、別添のとおり公益社団法人 全日本トラック協会に対し通達したので、通知する。

貴部においても、研修、会議等のあらゆる機会を通じ、関係者等に対し、適切な注意喚起の周知を指導されたい。

別添

国自審第８８７号
国自整第１９０号
平成 26 年 10 月 1 日

公益社団法人　全日本トラック協会会長 殿

国土交通省自動車局

審査・リコール課長

整　備　課　長

ブレーキ・ペダルの戻り不良によるブレーキ引き摺りの未然防止に関する注意喚起について

今般、自動車製作者からの事故火災情報において、ブレーキ引き摺りの不具合が散見され原因調査をした結果、ブレーキ・ペダルの戻り不良を原因として発生したものが多いことが判明しました。戻り不良のメカニズムとしては、使用過程において水分・融雪剤等を含んだ泥、砂、雪等によりブレーキ・ペダルのシャフト部の錆が発生したものと推定されます。

ブレーキ・ペダルのシャフト部に錆が発生したことが原因とされる事案を調査・分析した結果、平成 23 年度は 8 件、平成 24 年度は 7 件、平成 25 年度は 12 件と増加傾向にあり、主に長期使用車であることが判明しました。また、ペダルの戻り不良によりブレーキが引き摺り、過熱し発火にいたるケースも確認されました。

つきましては、あらゆる機会をとらえ、下記事項について貴会傘下会員に対し注意喚起を行うよう周知方お願いします。

記

１．　オルガン式ペダル※1を装着している車両にあっては、シャフト部に汚れが付着しやすく錆の発生が多く見受けられるので、整備管理者は、定期点検の際に下表のとおりブレーキ・ペダルの点検を確実に行い、異常がある場合には、部品交換など適切な整備を行うとともに、その他、自動車製作者の整備要領等に従って点検整備を確実に実施すること。

点検項目		点検整備時期		
点検箇所	点検内容	日常点検	3ヶ月・6ヶ月点検	12ヶ月点検
ブレーキ・ペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間	●	●	●
	ブレーキの効き具合	●	●	●
	ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること	●		

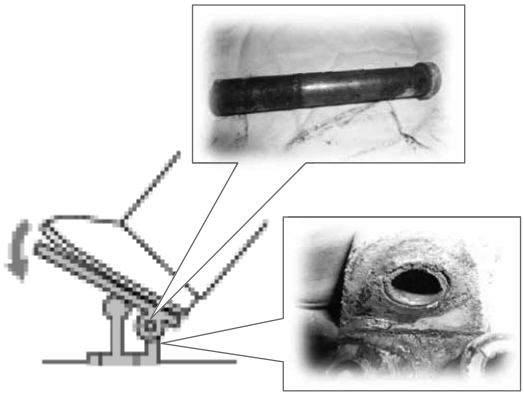
2．　運転者は、乗車する際にキャビン内に泥、砂、雪等が入らないよう注意し、ペダル周辺の汚れを放置しないようにすること。

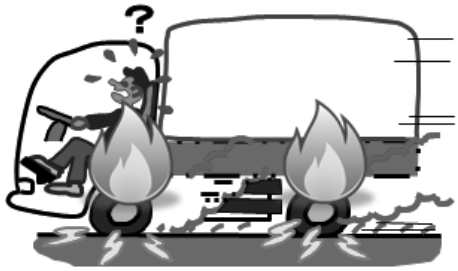
3．　運転者は、普段より加速感や力がないと感じる又は、惰行時にブレーキがかかったように感じるときは、ブレーキ引き摺りの可能性があるため、異常時には走行を継続しないようにすること。

※1　足下の床面にブレーキ・ペダルが取り付けられ、ペダル下部にシャフト（支点）があるタイプ

ブレーキ・ペダルの戻り不良による火災事故にご注意を！（中・大型のトラック・バス）

運転席の足下に水分・融雪剤等を含んだ泥や砂などを放置すると、ブレーキ・ペダルのシャフト部に錆が発生し、ペダルの戻り不良のためブレーキが引き摺りを起こして摩擦熱から過熱し、火災に至ることがあります。





水分を含んだ泥や砂、融雪剤 ⇒ ペダル摺動部に錆が発生 ⇒ ペダル戻り不良 ブレーキ引き摺り ⇒ 過熱・火災事故

特に、次に該当するような車両において注意が必要です。

- オルガンタイプ（※）のブレーキ・ペダルを装備している車
- キャビン内に泥や砂、雪などが入りやすい環境で使用している車
- 長期使用車

※足下の床面にブレーキ・ペダルが取り付けられ、ペダル下部にシャフト（支点）があるタイプ

ブレーキ・ペダルの戻り不良による火災事故防止のための注意事項

1. ブレーキ・ペダルの戻り不良による事故を防止するため、下表のとおりブレーキ・ペダルの点検を行い、異常がある場合には、部品交換など適切な整備を行って下さい。

点検項目		点検整備時期		
点検箇所	点検内容	日常点検	3ヶ月・6ヶ月点検	12ヶ月点検
ブレーキ・ペダル	遊び及び踏み込んだときの床板との隙間	●	●	●
	ブレーキの効き具合	●	●	●
	ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること	●		

2. 乗車する際にキャビン内に泥、砂、雪等が入らないよう注意し、ペダル周辺の汚れを放置しないようにしましょう。
3. 普段より加速感や力がないと感じる又は、惰行時にブレーキがかかったように感じるときは、ブレーキ引き摺りの可能性があるため、異常時には走行を継続しないようにしましょう。

〇大型自動車メーカー4社においても「点検のお願い」を行っています。

いすゞ
http://www.isuzu.co.jp/oshirase/140826.html

日野
http://www.hino.co.jp/service/for_customer/index.html

三菱ふそうトラック・バス
http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/brake_pedal_2014_08/index.html

UDトラックス
http://www.udtrucks.com/ja-jp/service-and-parts/for-drivers

9．ＤＰＦ（黒煙除去フィルタ）等の正しい使用方法について

DPF（黒煙除去フィルタ）等の正しい使用方法について

【概要】 ディーゼル車の排出ガス規制は、逐次強化されているところであり、世界で最高水準の規制が導入されています。 しかしながら、平成15年規制以降の排出ガス規制に適合するため、DPFを搭載した使用過程のディーゼルトラック等について、低速走行が多くなった場合や手動再生を実施しない場合等において、PM（粒子状物質）がDPFにたまり、PMを除去するためのアイドリング時間が長くなる、あるいは、エンジンが停止する等の事例が報告されています。 本システムを搭載した車両を適切に使用するには、当該車両の使用者の方々に、使用方法や注意事項を御理解いただくことが不可欠であり、このため、公益社団法人 全日本トラック協会、大型自動車メーカー4社（いすゞ自動車、日野自動車、三菱ふそうトラック・バス、UDトラックス）及び国土交通省が協力して、使用方法や注意事項をとりまとめました。 今後、本資料を関係団体等に配布し、広く使用者の方々に周知することとします。

【資料】

◎ DPF（黒煙除去フィルタ）など後処理装置付き車の正しい使用のお願い

◎ 大型自動車メーカー4社 説明資料

- いすゞ自動車（株）
- 日野自動車（株）
- 三菱ふそうトラック・バス（株）
- UDトラックス（株）

【各社HP】

◎ いすゞ自動車（株）

- http://www.isuzu.co.jp/oshirase/121226.html

◎ 日野自動車(株)

- http://www.hino.co.jp/j/service/for_customer/pdf/20120517.pdf
- http://www.hino.co.jp/j/service/for_customer/pdf/20120518.pdf
- http://www.hino.co.jp/j/service/for_customer/pdf/20120510.pdf

◎ 三菱ふそうトラック・バス(株)

- http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/fusomimiyori/index.html

◎ UDトラックス(株)

- http://www.udtrucks.co.jp/SERVICEINFO/foruser.html

【各社お問い合わせ先】

◎ いすゞ自動車(株)	お客様相談センター	【0120−119−113】
◎ 日野自動車(株)	お客様相談窓口	【0120−106−558】
◎ 三菱ふそうトラック・バス(株)	お客様相談センター	【0120−324−230】
◎ UDトラックス(株)	お客様相談室	【0120−67−2301】

お問い合わせ先

国土交通省自動車局環境政策課
電話:03-5253-8111(内線:42-522)

国土交通省 [●アクセス情報・地図]
〒100−8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 (代表電話) 03-5253-8111

MLIT
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Copyright© 2008-2014 MLIT Japan. All Rights Reserved.

■ディーゼルトラックのドライバーの皆さんへ

DPF（黒煙除去フィルタ）など後処理装置付き車の正しい使用のお願い

ー クリーンな大気環境のためにお願いします ー

はじめに

最近のディーゼルトラックは、排出ガス規制に対応するためDPF※1や尿素SCRなどの排出ガス後処理装置を多く採用しています。これらの装置は適正に使用しないと、エンジン停止などの原因となります。下記の点について正しいご理解をお願いします。

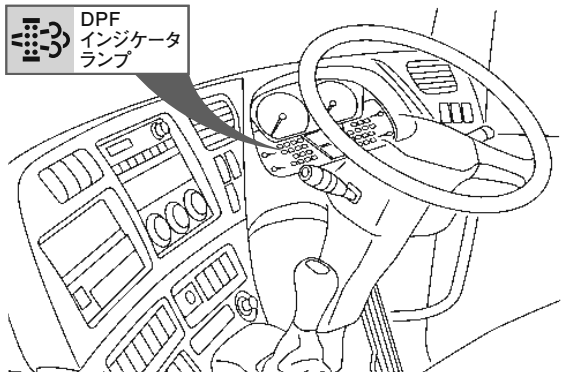
※1：DPFの各社の呼称：いすゞ；DPD、日野；DPR、三菱ふそう；DPF、UD；UDPC

適切な使用に関するお願い

DPFや尿素SCRなどの後処理装置は、正しい使用方法をご理解いただき、各社が規定する適切なメンテナンスを行っていただくことが重要です。

各社で装置の名称、表示の色・方法、取扱い方法などが異なりますので、
詳細については、必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。

DPFについて



■DPFの取扱いについて

PM（すす）が溜まると、自動的にPMを燃焼させることでフィルタの性能を保持します。（この時インジケータランプが点灯してドライバーに知らせる車両もあります。）

走行条件によって自動再生では再生が完了しない場合があります。その場合には、インジケータランプが点滅して、手動での再生をドライバーに促します。フィルタの再生を行ってください。

◇運行中の手動再生作業を避けるには、運行終了時に車庫に戻った際に定期的にインジケータで堆積状態を確認し、場合により手動再生を行うこともひとつの方法です。

インジケータランプが点滅したら

DPFの手動再生が必要です

ランプ点滅時、一定時間内に手動再生を行えば良い場合や、速やかに手動再生を行わなければならない場合があるので、必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。

インジケータランプが点灯したら

ただちに整備工場に連絡してください

インジケータランプが表示されたまま使用すると、大幅な出力低下やエンジン自動停止が起こります。

■DPFに関するQ&A

Q.手動再生はどのくらいの頻度で行う必要があるのですか?時間はどのくらいかかるのですか?
A.手動再生の頻度や再生に要する時間は、ご使用のお車の年式や車種、使用条件、整備状態などにより異なります。特に頻度は、同じ車両であっても使用の仕方により変わるものですので、一律に提示することは出来ません。ご使用のお車で不明な点やご心配な点等ありましたら、お車の取扱説明書をご確認いただくか、もしくは購入された販売会社にご相談ください。

■DPFにはエンジンオイルの燃えカス（アッシュ：灰分）が堆積しますので、定期的な点検・清掃が必要です。

■エンジンオイルの補充または交換には、**必ず「メーカー指定のオイル」を使用してください。**
DPF付車のエンジンオイルには、**低アッシュ（灰分）「DH2（VDS-4）規格」オイルが指定または推奨されています。**
「DH2（VDS-4）」以外のエンジンオイルを使用すると、DPFへのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。

国土交通省
いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラックス株式会社
公益社団法人 全日本トラック協会

尿素SCR（選択還元触媒）について

尿素SCRには、メーカー指定の尿素水を使用してください。
メーカー指定の尿素水を補給しなかったり、適正でない尿素水を使用した場合には、ウォーニングランプの点灯や尿素添加装置の故障、最悪の場合には車両走行不能に陥ります。

■尿素SCR触媒の取扱いについて

●メーカー指定の尿素水は、NOx（窒素酸化物）低減のための触媒添加剤です。尿素水タンクが空の状態では走行できません。排出ガスが悪化するだけでなく、エンジンの再始動が出来なくなります。残量が少なくなったり、残量ウォーニングランプが点灯した場合は早めに補給してください。

●尿素水タンクにメーカー指定の尿素水以外の尿素水等を補給した場合、NOx浄化率の低下やフィルタの詰まり、低温時における凍結によるウォーニングランプの点灯など不具合が発生する可能性があります。メーカー指定の尿素水をご使用ください。

■尿素水に関するウォーニングランプ

■残量ウォーニング
尿素水残量が少なくなると点灯します。早目に補給してください。

■品質識別ウォーニング
指定の尿素水以外の液体を補給したとき点灯します。取扱説明書をご確認ください。

■添加システムウォーニング
尿素水添加システムに異常が発生すると点灯します。ただちに整備工場に連絡してください。

低硫黄軽油の使用について

排出ガス後処理装置付き車には、必ず低硫黄軽油を使用してください。
●2007年以降、自動車排出ガス規制の強化に伴い「自動車燃料品質の規制値」も強化され、軽油に含まれる硫黄分が10ppm以下の**低硫黄軽油**となりました。DPFや尿素SCRなどの排出ガス後処理装置の性能を維持するためには、必ず低硫黄軽油を使用してください。それ以外の燃料を使用すると、排出ガス後処理装置の故障やエンジン停止などの原因になります。

お問い合わせ先

ご不明な点等につきましては、各社最寄りの販売会社または下記へお問い合わせください。

いすゞ自動車（株） お客様相談センター	0120-119-113
日野自動車（株） お客様相談窓口	0120-106-558
三菱ふそうトラック・バス（株） お客様相談センター	0120-324-230
UDトラックス（株） お客様相談室	0120-67-2301

いすゞ自動車(株)

ポスト新長期規制適合　小型車(エルフ)、中型車(フォワード)

新長期規制適合

※新長期規制適合･中型車(フォワード)の一部(初期型)の車両は、新短期規制適合･中型車(フォワード)と、同じ操作(メーターパネル)となります。次々頁の「新短期規制適合　小型車(エルフ)、中型車(フォワード)」をご覧ください。

DPDの取扱い方法について

DPDは排気ガス中のPM(粒子状物質)を浄化するものです。
DPDフィルターにPMを捕集し、一定量堆積すると自動的にフィルターを再生(PMを燃焼)させます。

DPDはDPDフィルター内にPM（粒子状物質）が一定量堆積すると、「DPD自動再生中」表示灯（緑）が点灯（マルチインジケーター付車は同時にメンテナンス警告灯（橙）が点灯）し自動的に再生（PMを燃焼）を行いますが、走行条件によっては再生が完了しない場合があります。この場合にマルチインジケーター付車は「DPD手動再生」表示灯（橙）が、マルチディスプレイ付車は「DPDスイッチ押して下さい」表示（橙）が点滅（毎秒約1回）し、同時に音声警報が鳴ります。DPDの手動再生が必要になりますので、運行が終了したときなど駐車する際に手動再生操作を行ってください。
なお、点滅（毎秒約1回）した状態で走行を続けると速い点滅（毎秒約3回）に変わり、同時に音声警報が繰り返し鳴ります。この状態で走行を続けるとDPDが故障するおそれがありますので、ただちに安全な場所に停車し、再生操作を行ってください。
※音声警報がない車両もあります。

マルチインジケーター付車

DPDが自動再生中であることをお知らせしています。DPDスイッチの操作は必要ありません。

DPDの手動再生が必要です。
手動再生手順に従って再生を行ってください。

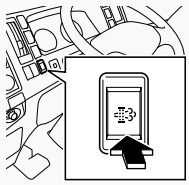
マルチディスプレイ付車

DPDが自動再生中であることをお知らせしています。DPDスイッチの操作は必要ありません。

DPDの手動再生が必要です。
手動再生手順に従って再生を行ってください。

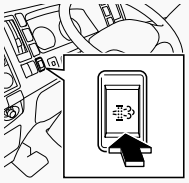
● 手動再生手順

1. 草木や枯れ草、紙くずなど、燃えやすいものがない安全な場所に停車してください。
2. シフトレバーを“N”位置にし、確実にパーキングブレーキを効かせてください。
3. エンジンをアイドリング状態にしてください。アイドリングコントロールノブによってエンジン回転を上げているときは、左いっぱいに戻し、エンジン回転を下げておきます。アイドリングストップ付車はアイドリングストップスイッチを、ecostop付車はecostopキャンセルスイッチを操作し、非作動状態にします。
4. PTO装着車は、PTOの作動を停止してください。PTOスイッチおよび外部アクセルコントロールを戻してください。
5. DPDスイッチを押します。
6. 「DPD手動再生」表示灯（橙）が点滅から点灯に変わり、エンジン回転が自動的に上がって再生が始まります。
   再生中は、車から離れないでください。再生は、通常15～20分程度で終了します。
7. 「DPD手動再生」表示灯(橙)が消灯すると再生は終了です。
   通常の走行ができます。



マルチインジケーター付車

5. DPDスイッチを押します。
6. 「DPDスイッチ押して下さい」表示（橙）の点滅が「DPD手動再生中」表示（橙）の点灯に変わり、エンジン回転が自動的に上がって再生が始まります。
   再生中は、車から離れないでください。再生は、通常15～20分程度で終了します。
7. 「DPD手動再生中」表示(橙)が消灯すると再生は終了です。
   通常の走行ができます。



マルチディスプレイ付車

● 手動再生の中断

やむをえず再生を中断して走行したい場合は、DPDスイッチをもう一度押してください。
マルチインジケーター付車では「DPD手動再生」表示灯（橙）が、マルチディスプレイ付車では「DPDスイッチ押して下さい」表示（橙）が点滅に変わり、同時に音声警報が鳴ります。この状態から走行することができますが、DPDの再生は中断したままですので、できるだけ早く停車して再度DPDスイッチを押し、手動再生が終了するまでお待ちください。
※音声警報がない車両もあります。

※手動再生を行わずに走行を続け、PM(すす)が溜まり過ぎると、エンジン制御警告灯(チェックエンジン･ランプ)が点灯し、エンジンの出力制限を行います。
お近くの「いすゞ販売会社」で点検･整備を受けてください。

アドバイス

- 自動再生は、エンジンを止めると中断されます。できるだけ、自動再生が終了するまで（ランプが消えるまで）、エンジンを切らないようにすると効率的に再生が行えます。
- 手動再生中は、できるだけ車両を動かさないでください。走行すると、手動再生が中断します。
- ある程度DPDにPM（すす）が溜まると、任意に手動再生を行うことができます。（任意手動再生）
  DPDスイッチをDPD表示灯が点灯するまで（長）押します。DPD表示灯（橙色）が、点滅すれば手動再生が可能です。再度DPDスイッチを押してください。エンジンが暖まっている時の方が、再生時間が短くなります。運行終了後等の空き時間に行うと効率的です。

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」をご覧ください。

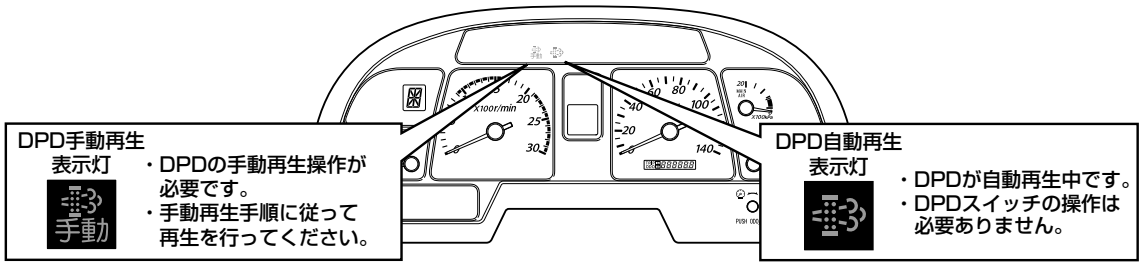
いすゞ自動車(株)

ポスト新長期規制適合
新長期規制適合　　大型車(ギガ)

DPDの取扱い方法について

DPDは排気ガス中のPM(粒子状物質)を浄化するものです。
DPDフィルターにPMを捕集し、一定量堆積すると自動的にフィルターを再生(PMを燃焼)させます。

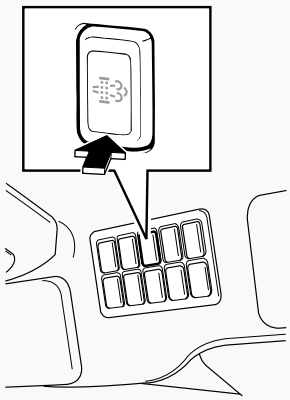
DPDはDPDフィルター内にPM（粒子状物質）が一定量堆積するとDPD自動再生表示灯（緑）が点灯し自動的に再生（PMを燃焼）を行いますが、走行条件によっては再生が完了しない場合があります。この場合にDPD手動再生表示灯が点滅します。メーター内のDPD手動再生表示灯が点滅したら（毎秒約1回点滅）、DPDの再生操作が必要です。運行が終了したときなど駐車する際に手動再生操作を行ってください。
なお、点滅（毎秒約1回点滅）した状態で走行を続けると速い点滅（毎秒約3回点滅）に変わります。この状態で走行を続けるとDPDが故障するおそれがありますので、ただちに安全な場所に停車し、再生操作を行ってください。
※手動再生表示灯が点滅すると同時に警報音が鳴る車両があります。



※新長期規制適合の一部の車両は、自動再生表示灯がない場合があります。

● 手動再生手順

1. 枯れ草や紙くずなど、燃えやすいものがない安全な場所に停車してください。
2. ギヤを“N”にし、確実にパーキングブレーキを効かせてください。
3. エンジンをアイドリング状態にしてください。マニュアル操作でアイドリング回転数を上げている場合は、アイドリングコントロールスイッチでエンジン回転をいっぱいに下げてください。アイドリングストップ付車はアイドリングストップスイッチを“OFF”（解除）にしてください。
4. PTO装着車は、PTOの作動を停止してください。PTOスイッチおよび外部アクセルコントロールを戻してください。
5. DPDスイッチを押します。DPD手動再生表示灯が点滅から点灯に変わり、エンジン回転が自動的に上がって再生が始まります。再生中は車から離れないでください。再生は通常15～20分程度で終了します。DPD手動再生表示灯が消えたら再生終了です。通常の走行ができます。



● 手動再生の中断

やむをえず再生を中断して走行したい場合は、DPDスイッチをもう一度押してください。DPD手動再生表示灯が点滅に変わり走行することができます。この場合は再度再生が必要ですので、できるだけ早く“手動再生手順1.”からやり直してください。

※手動再生を行わずに走行を続け、PM(すす)が溜まり過ぎると、エンジン制御警告灯(チェックエンジン・ランプ)が点灯し、エンジンの出力制限を行います。
お近くの「いすゞ販売会社」で点検・整備を受けてください。

アドバイス

- 自動再生は、エンジンを止めると中断されます。できるだけ、自動再生が終了するまで（ランプが消えるまで）、エンジンを切らないようにすると効率的に再生が行えます。※「自動再生表示灯」がない車両もあります。
- 手動再生中は、できるだけ車両を動かさないでください。走行すると、手動再生が中断します。
- ある程度DPDにPM（すす）が溜まると、任意に手動再生を行うことができます。（任意手動再生）
  DPDスイッチをDPD表示灯が点灯するまで（長）押します。DPD表示灯（橙色）が、点滅すれば手動再生が可能です。再度DPDスイッチを押してください。エンジンが暖まっている時の方が、再生時間が短くなります。運行終了後等の空き時間に行うと効率的です。

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」をご覧ください。

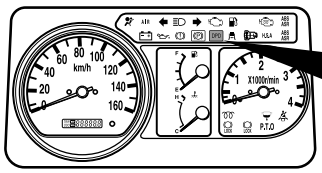
いすゞ自動車(株)

新短期規制適合　小型車(エルフ)、中型車(フォワード)

DPDの取扱い方法について

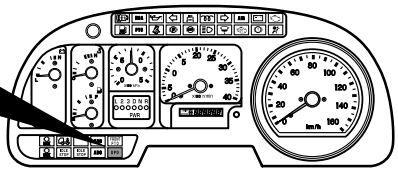
DPDは排気ガス中のPM(粒子状物質)を浄化するものです。
DPDフィルターにPMを捕集し、一定量堆積すると自動的にフィルターを再生(PMを燃焼)させます。

【エルフ】
【フォワードジャストン】



DPD

【フォワード】

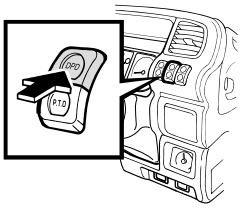


DPDはフィルター内にPM（粒子状物質）が一定量堆積すると自動的に再生（燃焼）を行いますが、走行条件によっては再生が完了しない場合があります。この時にDPDランプが点滅します。メーター内のDPDランプが点滅したら（毎秒約1回点滅）、DPDの再生操作が必要です。運行が終了したときなど駐車する際に手動再生操作を行ってください。
なお、点滅（毎秒約1回点滅）した状態で走行を続けると速い点滅（毎秒約3回点滅）に変わります。この状態のまま走行を続けるとDPDが故障するおそれがありますので、できるだけ速やかに安全な場所に停車し、再生操作を行ってください。

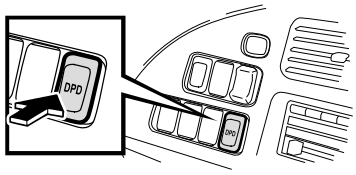
● 手動再生手順

1. 枯れ草や紙くずなど、燃えやすいものがない安全な場所に停車してください。
2. ギヤをニュートラルにし、確実にパーキングブレーキを作動させてください。
3. エンジンをアイドリング状態にしてください。マニュアル操作でアイドリング回転数を上げている場合は、アイドリングコントロールスイッチでエンジン回転をいっぱいに下げてください。アイドリングストップ付車はアイドリングストップスイッチを「OFF（解除）」にしてください。
4. PTO装着車は、PTOの作動を停止してください。PTOスイッチおよび外部アクセルコントロールを戻してください。
5. DPDスイッチを押します。DPDランプが点滅から点灯に変わり、エンジン回転が自動的に上がって再生が始まります。再生中は車から離れないでください。再生は通常15～20分程度で終了します。DPDランプが消えましたら再生終了です。通常の走行ができます。

【エルフ】
【フォワードジャストン】



【フォワード】



● 手動再生の中断

やむをえず再生を中断して走行したい場合は、DPDスイッチをもう一度押してください。DPDランプが点滅に変わり走行することができます。この場合は再度再生が必要ですのでできるだけ早く、手順1.からやり直してください。

※手動再生を行わずに走行を続け、PM(すす)が溜まり過ぎると、エンジン制御警告灯(チェックエンジン・ランプ)が点灯し、エンジンの出力制限を行います。
お近くの「いすゞ販売会社」で点検・整備を受けてください。

アドバイス

- 自動再生は、エンジンを止めると中断されます。できるだけ、自動再生が終了するまで、エンジンを切らないようにすると効率的に再生が行えます。※自動再生中は、アイドリング回転数が上がる場合があります。
- 手動再生中は、できるだけ車両を動かさないでください。走行すると、手動再生が中断します。
- ある程度DPDにPM（すす）が溜まると、任意に手動再生を行うことができます。（任意手動再生）
  DPDスイッチをDPD表示灯が点灯するまで（長）押します。DPD表示灯（橙色）が、点滅すれば手動再生が可能です。再度DPDスイッチを押してください。エンジンが暖まっている時の方が、再生時間が短くなります。運行終了後等の空き時間に行うと効率的です。
  ※車両によっては、「任意手動再生」ができない車両もあります。

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」をご覧ください。

いすゞ自動車(株)

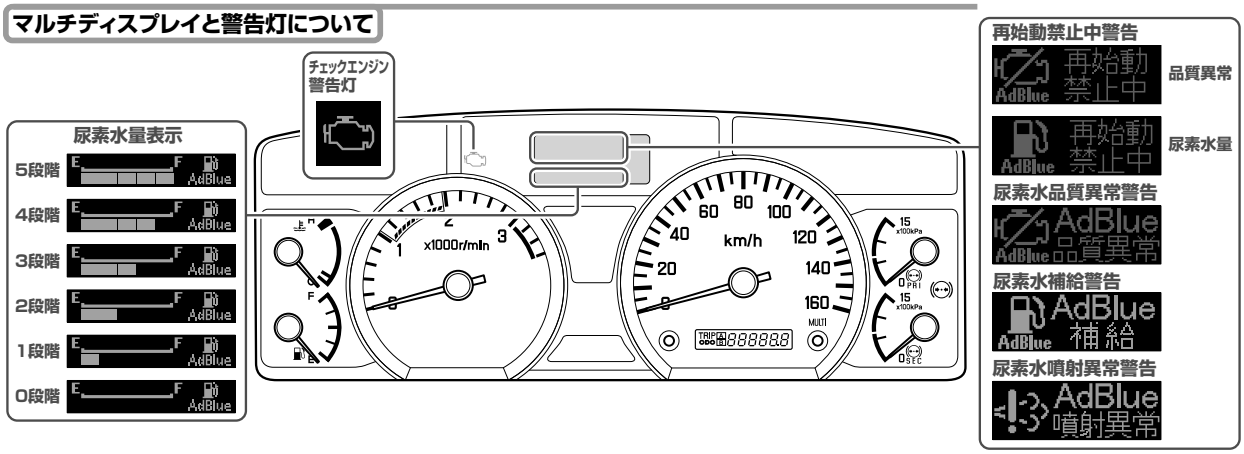
ポスト新長期規制適合　中型車(フォワード 6HK1エンジン搭載車)

尿素SCRシステムの取扱い方法について

尿素SCRシステムは、排気ガス中の窒素酸化物（NOx）を浄化するシステムです。尿素水（AdBlue®相当）を還元剤として排気ガスの熱で加水分解し、アンモニア(NH_3)を生成します。生成したアンモニアにより窒素酸化物（NOx）を還元させ窒素と水分に分解し浄化するシステムです。

・尿素SCRとは、尿素Selective Catalytic Reductionの略で、尿素を還元剤とする選択還元型触媒を意味します。
・AdBlue®はドイツ自動車工業会（VDA）の登録商標です。

マルチディスプレイと警告灯について



● 下記の警告が表示したら、ただちに尿素水（AdBlue®相当）を補給してください。また、再始動禁止中警告が表示して走行し続けると、尿素SCRシステムが故障します。

尿素水が少なくなると

尿素水補給警告

尿素水(AdBlue®相当)の残量が1段階になると警告が表示します。

尿素水が空になると

再始動禁止中警告(尿素水量)

マルチディスプレイに交互に表示されます

尿素水補給警告が表示してから尿素水の補給を行わず走行し続けると、再始動禁止中警告が表示します。
この警告が表示したらエンジンの停止を行うと再始動ができません。
下記の"エンジン再始動の手順"に従い処置を行ってください。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

●エンジン再始動の手順

① スタータースイッチを"LOCK"位置にし、尿素水(AdBlue®相当)を5L以上補給します。

② 尿素水(AdBlue®相当)を補給後、スタースイッチを"LOCK"から"ON"位置にして、同時にマルチディスプレイの表示が消灯し、警報音"ピーーー"が鳴りやむのを待ちます。

③ マルチディスプレイの表示と警報音"ピーーー"が鳴りやまないときは、スタースイッチを"LOCK"位置に戻し、さらに尿素水(AdBlue®相当)を補給し、手順②からやり直します。

④ エンジンを始動します。

● 下記の警告が点灯して適切な処置を行わず走行し続けると尿素SCRシステムが故障します。ただちに最寄りの《いすゞ販売会社》で点検・修理を受けてください。

尿素水の品質に異常があると

尿素水品質異常警告

尿素水タンクに尿素水(AdBlue®相当)以外の液体(ガソリンや灯油など)が混入したときや、水などで希釈されたときに警告が表示します。

適切な処置をせず走行し続けると

再始動禁止中警告(品質異常)

マルチディスプレイに交互に表示されます

尿素水品質異常警告が表示してから適切な処置を行わず走行し続けると、再始動禁止中警告が表示します。
この警告が表示したらエンジンの停止を行うと再始動ができません。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

尿素SCRシステムに異常があると

尿素水噴射異常警告

尿素SCRシステムに異常があると、尿素水噴射異常警告が表示します。

適切な処置をせず走行し続けると

尿素水噴射異常警告

尿素水噴射異常警告が表示してから適切な処置を行わず走行し続けると、警報音が鳴り続けます。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」をご覧ください。

いすゞ自動車(株)

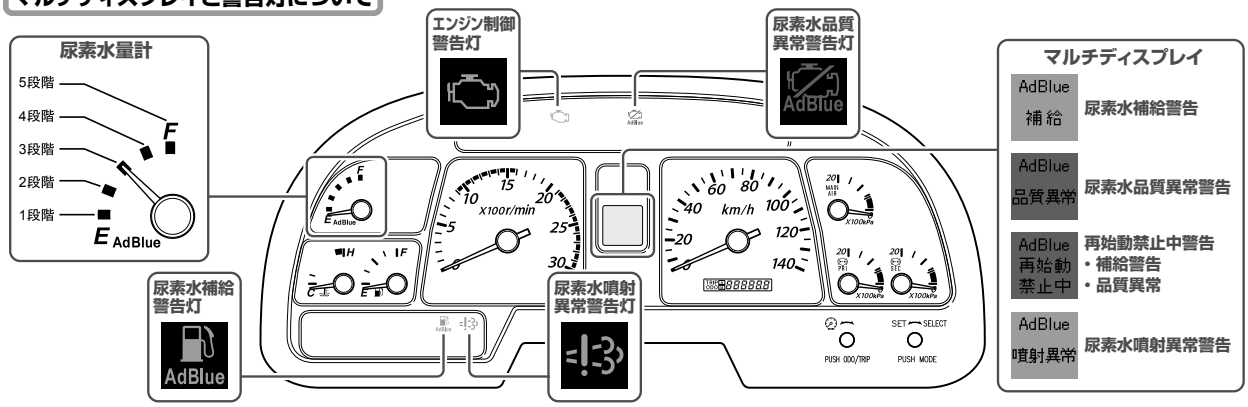
ポスト新長期規制適合　大型車(ギガ)

尿素SCRシステムの取扱い方法について

尿素SCRシステムは、排気ガス中の窒素酸化物（NOx）を浄化するシステムです。尿素水（AdBlue®相当）を還元剤として排気ガスの熱で加水分解し、アンモニア(NH_3)を生成します。生成したアンモニアにより窒素酸化物（NOx）を還元させ窒素と水分に分解し浄化するシステムです。

・尿素SCRとは、尿素Selective Catalytic Reductionの略で、尿素を還元剤とする選択還元型触媒を意味します。
・AdBlue®はドイツ自動車工業会（VDA）の登録商標です。

マルチディスプレイと警告灯について



● 下記の警告が表示したら、ただちに尿素水（AdBlue®相当）を補給してください。また、再始動禁止中警告が表示して走行し続けると、尿素SCRシステムが故障します。

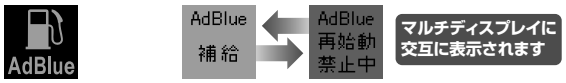
尿素水が少なくなると

尿素水補給警告

尿素水(AdBlue®相当)の残量が1段階になると警告が表示します。

尿素水が空になると

再始動禁止中警告(補給警告)



尿素水補給警告が表示してから尿素水の補給を行わず走行し続けると、再始動禁止中警告が表示します。
この警告が表示したらエンジンの停止を行うと再始動ができません。
下記の"エンジン再始動の手順"に従い処置を行ってください。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

●エンジン再始動の手順

① スタースイッチを"LOCK"位置にし、尿素水(AdBlue®相当)を5L以上補給します。

② 尿素水(AdBlue®相当)を補給後、スタースイッチを"LOCK"から"ON"位置にして、同時にマルチディスプレイの表示が消灯し、警報音"ピーーー"が鳴りやむのを待ちます。

③ マルチディスプレイの表示と警報音"ピーーー"が鳴りやまないときは、スタースイッチを"LOCK"位置に戻し、さらに尿素水(AdBlue®相当)を補給し、手順②からやり直します。

④ エンジンを始動します。

● 下記の警告が点灯して適切な処置を行わず走行し続けると尿素SCRシステムが故障します。ただちに最寄りの《いすゞ販売会社》で点検・修理を受けてください。

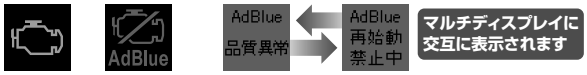
尿素水の品質に異常があると

尿素水品質異常警告

尿素水タンクに尿素水(AdBlue®相当)以外の液体(ガソリンや灯油など)が混入したときや、水などで希釈されたときに警告が表示します。

適切な処置をせず走行し続けると

再始動禁止中警告(品質異常)



尿素水品質異常警告が表示してから適切な処置を行わず走行し続けると、再始動禁止中警告が表示します。
この警告が表示したらエンジンの停止を行うと再始動ができません。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

尿素SCRシステムに異常があると

尿素水噴射異常警告

尿素SCRシステムに異常があると、尿素水噴射異常警告が表示します。

適切な処置をせず走行し続けると

尿素水噴射異常警告

尿素水噴射異常警告が表示してから適切な処置を行わず走行し続けると、警報音が鳴り続けます。
警報音(ピーーー)が鳴り続けます

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」をご覧ください。

いすゞ自動車（株）

ポスト新長期規制適合
新長期規制適合
新短期規制適合

小型車（エルフ）、中型車（フォワード）、大型車（ギガ）

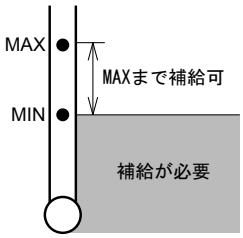
メンテナンスなど その他の取扱いに関するお願い

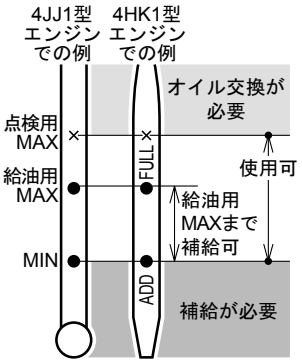
● エンジンオイル量の点検について

DPD付車は、エンジンオイル中へ燃料が徐々に混ざり、エンジンオイルが注入時よりも増える場合があります。エンジンオイル量点検時は、オイルが「点検用MAX」～「MIN」間にあれば良好です。オイル量が、「点検用MAX」を越えた場合は、必ずオイル交換してください。「点検用MAX」以上にオイルがあると、エンジン故障の原因となります。また、エンジンオイル中へ燃料が徐々に混ざり、オイルが薄まりますので、必ず指定された交換期間でエンジンオイルを交換してください。

なお、ポスト新長期規制適合車のエルフ・4JJ1型エンジン、フォワード・4HK1型エンジン搭載車は、「MAX」～「MIN」間にあれば良好です。

（参考）
ポスト新長期規制適合車のエルフ・4JJ1型エンジン、フォワード・4HK1型エンジンでは、DPD再生用に排気管噴射を採用して、エンジンオイル中への燃料混入を減らしています。





● エンジンオイルについて

いすゞ純正・低アッシュオイル（DPD対応オイル）「ベスコクリーン」または「ベスコクリーンスーパー」の使用をお願いしています。
このエンジンオイルは、一般の低アッシュオイル「DH2（VDS-4）規格」オイルに比べて、アッシュ（灰分）の少ないエンジンオイルで、DPDフィルターへのアッシュ（灰分）の堆積を遅らせます。

● 燃料（軽油）について

低硫黄軽油（硫黄分10ppm以下）の使用をお願いしています。
粗悪な燃料、水抜き剤、その他の燃料添加剤、ガソリン、灯油、アルコール系燃料を補給したり混合して使用すると、燃料フィルター詰まり、インジェクター内の燃料潤滑部分の摺動不良になるほか、エンジンや排気ガス浄化装置（DPD）に悪影響をおよぼし、故障の原因になるおそれがあります。

● 尿素水について（尿素SCR装置付き車）

いすゞ指定の尿素水（AdBlue® 相当）を使用してください。指定の尿素水（AdBlue® 相当）とは、JIS（日本工業規格）AUS 32 JIS K2247 または ISO（国際標準化機構）AUS 32 ISO 2241の規格に適合した尿素水（AdBlue® 相当）を示します。誤って指定の尿素水（AdBlue® 相当）以外のものを補給したときは、尿素SCRシステムの点検が必要です。ただちに、「いすゞ販売会社」で点検・整備を受けてください。

● DPDフィルターの点検・清掃について

排出ガス中には、微量のエンジンオイルが含まれています。このエンジンオイルの燃えカスをアッシュ（灰分）と呼びます。アッシュは、DPDの再生を繰り返すごとにフィルターに堆積して、目詰まりの原因となります。
いすゞでは、1年ごと※にDPDフィルターや差圧パイプの詰まりの点検（-点検の結果によって）清掃の実施をお願いしています。
点検清掃には、専用工具が必要となる場合がありますので、最寄りの「いすゞ販売会社」に ご相談ください。
※走行距離ごとなど、年式、車型によって異なりますので、詳しくは「取扱説明書」または「メンテナンスノート」を ご覧ください。

（参考）
エンジンオイルに、指定の低アッシュオイルを使用しないと、早期に目詰まりを起こします。アッシュの堆積が多いと、自動再生のインターバルが短くなったり、手動再生表示灯が頻繁に点滅したりします。

● その他の点検整備について（定期交換部品など）

1年ごとにDPDフィルターや差圧パイプの詰まりの点検（-点検の結果によって）清掃の実施をお願いする他、エアーフローセンサーや排気管噴射ノズル（一部のエンジン）の点検、尿素SCR付き車では、尿素水の漏れ点検や尿素水フィルター、ドージングモジュール、NOxセンサーの定期交換などを お願いしています。
※詳しくは「取扱説明書」または「メンテナンスノート」（点検整備方式）を ご覧ください。

（参考）
その他、DPDなど後処理装置の性能を維持するため、燃料系統（燃料フィルター、インジェクター等）、吸気系統（エアーエレメント等）の定期的な点検・整備をお願いします。

● DPD再生時の留意点

・再生終了までの時間は、外気温度によって異なります。
・再生中は、エンジンのアイドリング回転が上昇し、排気ブレーキまたは排気スロットルが作動します。排気ブレーキまたは排気スロットル作動中および解除時に作動音が発生しますが故障ではありません。
・再生時にはPM（すす）の燃焼に伴い、白煙が一時的にテールパイプから発生する場合がありますが故障ではありません。
※換気の悪い屋内での再生は行わないでください。
※排気ガス浄化機能により、排気ガスの臭いは、従来のディーゼル車とは異なります。
・手動再生は、エンジンが冷えているときより走行直後の方が早く終了します。
・手動再生中は、冷却水温が上昇することがあります。

● DPD再生の頻度

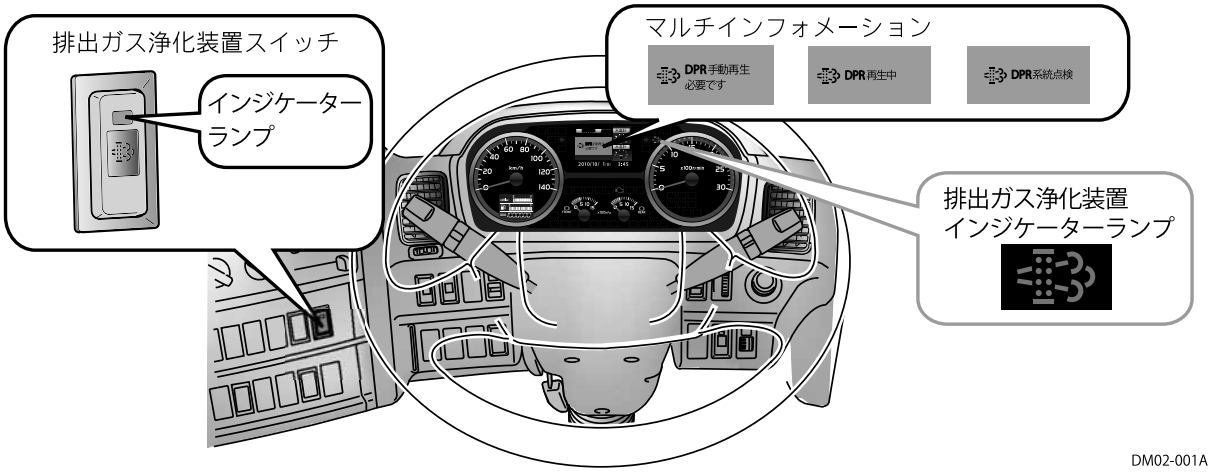
お車の使い方（走り方）が変わらないのに、次のような現象になる（変化がある）場合は、DPDフィルターにアッシュ（灰分）が堆積して詰まったか、故障の可能性があります。最寄りの「いすゞ販売会社」で点検・整備を受けてください。（ご相談ください）
・従来に比べて、自動再生のインターバルが短くなった。
・従来に比べて、手動再生表示灯が頻繁に点滅するようになった。
※同じお車でも、使い方（走り方）によって、手動再生の頻度は（毎月1回程度や毎日1回など）、大きく異なります。ご不安な場合には、最寄りの「いすゞ販売会社」に、ご相談ください。

※お車によって異なる場合があります。詳しい取扱い方法については車載の「取扱説明書」または「メンテナンスノート」をご覧ください。

日野自動車株式会社
対象規制：新短期、新長期、ポスト新長期　規制適合車
対象車種：大型車

ＤＰＲ（排出ガス浄化装置）

関連装置配置図とウォーニングについて

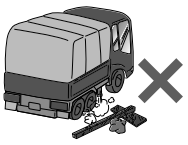


DM02-001A

DPR(排出ガス浄化装置) システムウォーニング

インジケーターランプが常時点滅したら 150km 走行以内に 下記の作業を行ってください。
(手動クリーニング操作)

1



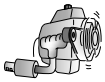
安全な場所に停車

※排気口付近に可燃物がないことを確認してください。

2

・パーキングブレーキレバーを引く

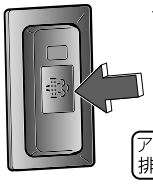
・レバーを N 位置に



・エンジンアイドル運転

※PTO 装備車は PTO スイッチを OFF

3



スイッチを押す
(クリーニング開始)

(点滅→点灯)

アイドリング回転数上昇
排気コントロールバルブ作動

・インジケーターランプが点滅から点灯に変わります。
・アイドリング回転数が上昇し, 排気コントロールバルブが作動します。
・15 分～ 20 分お待ちください。

4

インジケーターランプが消灯して, 回転が元に戻り, DPR再生中 表示が消えたらクリーニング終了

DPR(排出ガス浄化装置) の詳細については，取扱説明書をお読みいただくか，最寄りの日野整備工場へお問い合わせください。

⚠ 注意

- クリーニングが終了しない内に走行（稼動）すると，再びインジケーターランプが点滅します。
- インジケーターランプを点滅させたまま，クリーニングを行わないで走行（稼動）し続けると DPR系統点検 が表示されます。

DPR系統点検 が表示されたら日野販売会社へご連絡ください。

⚠ 注意

DPR系統点検 を表示したまま 走行 (稼動)を続けると故障につながります。すみやかに日野整備工場にお越しください。

以下の現象は故障ではありません。

アイドリング回転数が変化することがあります。
同時に排気コントロールバルブが作動します。

- 走行中に信号待ちなどで停車し，アイドリング運転に移行したとき。（自動クリーニング中）
- 長時間（約 1 時間以上）アイドリング運転を続けたとき。
  （白煙発生防止のため，ときどき回転数が上昇します）

白煙が発生することがあります。

- 水蒸気が排出されるためです。
- 排気温度が十分に上昇すれば自然に消えます。
- 超低硫黄軽油以外の燃料を使用した場合は，白煙が発生し続けることがあります。

排出ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。

- 触媒を通じて排出ガスを浄化しているため異なった臭いになります。

アドバイス

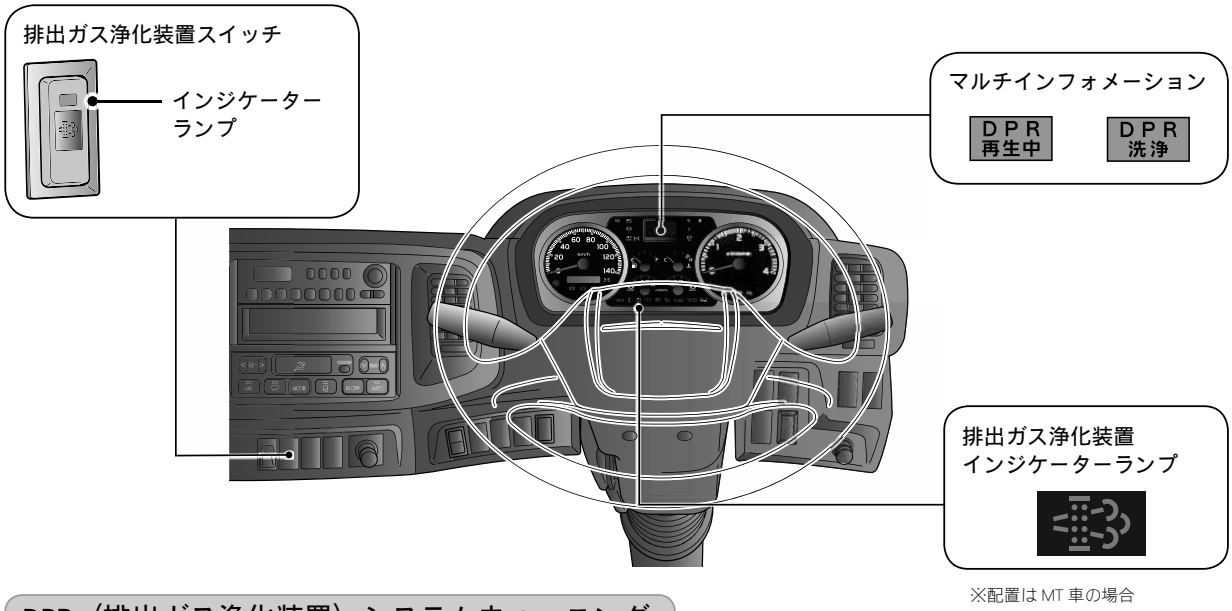
アイドルストップシステム装着車

自動クリーニング中はアイドルストップシステムは作動しません。

日野自動車株式会社
対象規制：新短期、新長期、ポスト新長期　規制適合車
対象車種：中型車

DPR (排出ガス浄化装置)

関連装置配置図とウォーニングについて

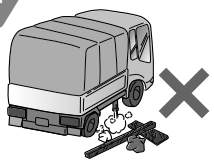


※配置は MT 車の場合

DPR（排出ガス浄化装置）システムウォーニング

インジケーターランプが常時点滅したら 150 km 走行以内に下記の作業を行ってください。(手動クリーニング操作)

1



安全な場所に停車

※排気口付近に可燃物がないことを確認してください。

2

・パーキングブレーキレバーを引く

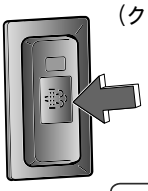
・レバーを「N」位置に (MT 車，AMT 車)
・レバーを「N」または「P」位置に (AT 車)

・エンジンアイドル運転

※ PTO 装備車は PTO スイッチを OFF

3

スイッチを押す
(クリーニング開始)



(点滅→点灯)

アイドリング回転数上昇
エキゾーストブレーキ作動

- インジケーターランプが点滅から点灯に変わります。
- アイドリング回転数が上昇し，エキゾーストブレーキが作動します。
- 15分～20分お待ちください。

4

インジケーターランプが消灯して，アイドリング回転が元に戻り，DPR 再生中 表示が消えたらクリーニング終了

⚠ 注意

・クリーニングが終了しない内に走行（稼働）すると，再びインジケーターランプが点滅します。
・インジケーターランプを点滅させたまま，クリーニングを行わないで（稼働）し続けるとチェックエンジンランプ が表示されます。

** が表示されたら日野販売会社へご連絡ください。**

⚠ 注意

・チェックエンジンランプ を表示したまま走行（稼働）を続けると故障につながります。すみやかに日野整備工場にお越しください。

以下の現象は故障ではありません

アイドリング回転数が変化することがあります。
同時に排気コントロールバルブが作動します。

- 走行中に信号待ちなどで停車し， アイドリング運転に移行したとき。（自動クリーニング中）
- 長時間（約1時間以上）アイドリング運転を続けたとき。
  （白煙発生防止のため， ときどき回転数が上昇します）

白煙が発生することがあります。

- 水蒸気が排出されるためです。
- 排気温度が十分に上昇すれば自然に消えます。
- 超低硫黄軽油以外の燃料を使用した場合は，白煙が発生し続けることがあります。

排気ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。

- 触媒を通じて排出ガスを浄化しているため異なった臭いになります。

アドバイス

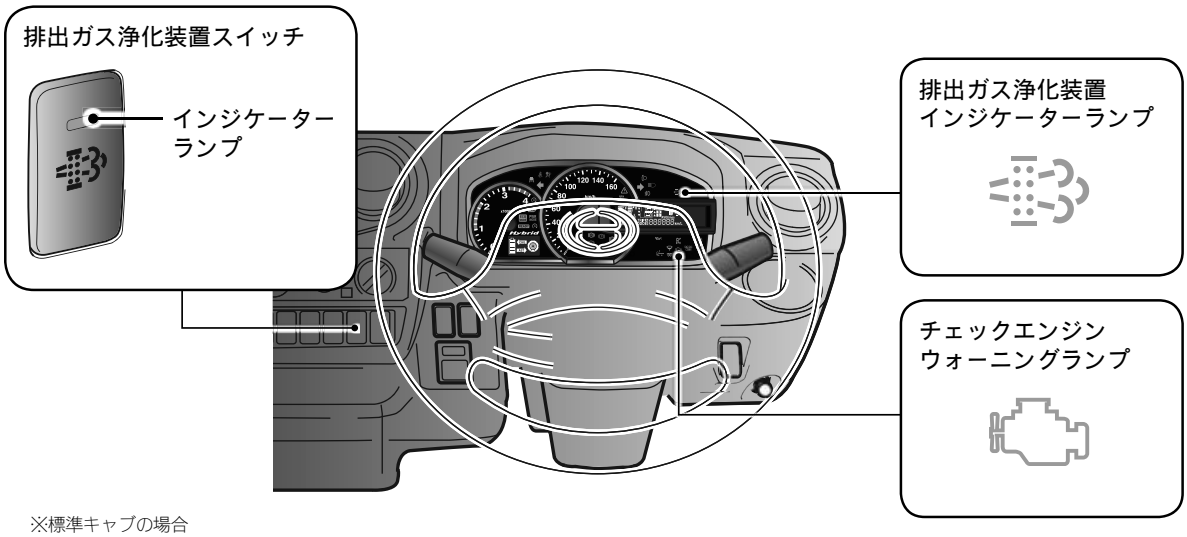
■アイドルストップシステム装着車
・自動クリーニング中はアイドルストップシステムは作動しません。

DPR（排出ガス浄化装置）の詳細については，取扱説明書をお読みいただくか，最寄りの日野整備工場へお問い合わせください。

日野自動車株式会社
対象規制：新短期、新長期、ポスト新長期　規制適合車
対象車種：小型車

DPR（排出ガス浄化装置）

関連装置配置図とウォーニングについて

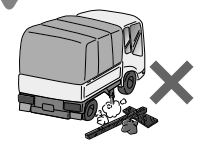


※標準キャブの場合

DPR（排出ガス浄化装置）システムウォーニング

インジケーターランプが常時点滅したら 150 km 走行以内に下記の作業を行ってください。（手動クリーニング操作）

1



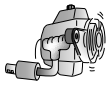
安全な場所に停車

※排気口付近に可燃物がないことを確認してください。

2

・パーキングブレーキレバーを引く

・チェンジレバーを MT 車，ATM 車は N 位置に
AT 車は P 位置に

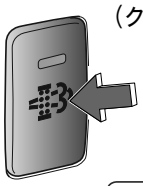


・エンジン
アイドル運転

※ PTO 装備車は PTO スイッチまたは PTO コントロールレバーを OFF

3

スイッチを押す
（クリーニング開始）



（点滅→点灯）

アイドリング回転数上昇
エキゾーストブレーキ作動

- インジケーターランプが点滅から点灯に変わります。
- アイドリング回転数が上昇し，エキゾーストブレーキが作動します。
- 15 分～ 20 分お待ちください。

4

インジケーターランプが消灯，アイドリング回転数が元に戻ったらクリーニング終了

DPR（排出ガス浄化装置）の詳細については，取扱説明書をお読みいただくか，最寄りの日野整備工場へお問い合わせください。

⚠ 注意

・インジケーターランプを点滅させたまま、スス燃焼（再生）処理を行わず走行を続けるとブザーが鳴ります。すみやかに燃焼（再生）処理を行ってください。ブザーが鳴ったまま走行を続けると，チェックエンジンウォーニングランプが点灯します。点灯したときは，できるだけ早い時期に最寄りの日野整備工場で点検・整備を受けてください。

・ススの燃焼（再生）処理中は，アクセルペダルを操作しないでください。ススの燃焼（再生）処理が終了する前に，アクセルペダルを踏み込んだり，空ぶかししたりすると，ススの燃焼（再生）処理が中断されます。処理中に作動が停止してしまった場合は，もう一度操作をやりなおしてください。

が表示されたら日野整備工場へご連絡ください。

⚠ 注意

を表示したまま走行（稼働）を続けると故障につながります。すみやかに日野整備工場にお越しください。

以下の現象は故障ではありません

アイドリング回転数が変化することがあります。同時にエキゾーストブレーキが作動します。

・走行中に信号待ちなどで停車し，アイドリング運転に移行したとき。
（自動クリーニング中）

・長時間（約30分以上）アイドリング運転を続けたとき。
（白煙発生防止のため，ときどき回転数が上昇します）

白煙が発生することがあります。

・水蒸気が排出されるためです。

・排気温度が十分に上昇すれば自然に消えます。

・超低硫黄軽油以外の燃料を使用した場合は，白煙が発生し続けることがあります。

排気ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。

・触媒を通じて排出ガスを浄化しているため異なった臭いになります。

アドバイス

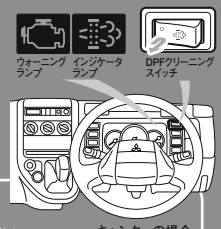
■アイドルストップシステム装着車

・アイドルストップシステム装着車は，アイドルストップキャンセルスイッチが「OFF」の場合，アイドルストップします。その際は，スタータースイッチにてエンジンを再始動させてください。

三菱ふそうトラック・バス（株）　【 新長期規制適合の小型トラック・中型トラック（～2008年型）】

再生制御式DPFの取り扱いについて

インジケータランプが点滅したら



50km走行（PTO作業は約1時間）以内に
下記の操作を行ってください。

手動クリーニング（再生）操作

1 安全な場所に停車
・排気口付近に可燃物がないことを確認してください。
・排気管やマフラー付近および排気ガスには触れないでください。
やけどの恐れがあります。

換気の悪い場所では行わないでください。一酸化炭素中毒になる恐れがあります。

2 駐車ブレーキを確実に引く
3 チェンジレバーをN位置（AT車はP位置）
4 エンジンアイドル運転
・アクセルやクラッチペダルを踏まない。・PTO装備車はPTOスイッチをOFF。
・水温が低い場合は暖機運転を行ってください。

5 スイッチ をインジケータランプが点滅から点灯に変わるまで押す

クリーニング（再生）開始

●アイドリング回転数が上昇し、エキゾーストブレーキが作動します。
●**約10～25分（ローザは約10～40分）程度**お待ちください。
※クリーニング時間は、PMの溜まり方や気温によって異なります。

インジケータランプが消えたらクリーニング（再生）終了

注意
●クリーニング（再生）が終了しないうちに走行（稼働）すると、再びインジケータランプが点滅します。
●インジケータランプを点滅させたまま、クリーニング（再生）を行わないで走行（稼働）し続けるとウォーニングランプが点灯します。

次のような場合にインジケータランプが点滅することがありますが、クリーニング（再生）要求であり、DPFなどの故障ではありません。
>>渋滞路など低い車速で長時間走行した場合。　>>PTO作業を長時間続けた場合。

対象車種　キャンター・ファイター・ローザ・エアロエース（MM）・エアロミディ-S・エアロスター エコ ハイブリッド

出庫前に手動クリーニング（再生）！

走行中の手動クリーニング（再生）を極力さけたいというお客様や、PTO作業をひんぱんにされるお客様は、出庫前等に予めクリーニング（再生）を行ってください。

DPF手動クリーニング（再生）時の注意
●風通しの良い屋外で実施してください。
●排気管のまわりは高温になります。燃えやすい物を近くに置かないでください。

<日中お車を使用されるお客様の場合>

1日の運行
↓
帰庫
↓
クリーニングスイッチを押す A

クリーニングが行われない!!
- 水温計の針がほぼ「C」の位置 → 暖機運転を行って再度クリーニングスイッチを押してください → A へ戻る
- 水温計の針がほぼ真中の位置 → クリーニング作業の必要なし → ゴミ収集車等の一般的なPTO作業で約2時間の連続作業が可能*

クリーニング作業開始!!
- エンジン回転数が約1500rpmまで上昇しDPFインジケータ点灯 → 約10～25分後（ローザは約10～40分後）DPFインジケータ消灯 → クリーニング終了 → ゴミ収集車等の一般的なPTO作業で約6時間の連続作業が可能*

以下の現象は故障ではありません。
明日も朝から仕事がOK!

*車両の使用状況によりDPFの目詰まり状態が変わります。

走行中に信号待ち等で停車し、アイドリング運転に移行した時、エンジン音やアイドリング回転数が変化することがあります。同時にエキゾーストブレーキが作動します。
■自動クリーニング（再生）を行っているためです。

白煙が発生することがあります。
■水蒸気が排出されるためです。　■排気温度が十分上昇すれば自然に消えます。

排気ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。
■触媒を通じて排出ガスを浄化しているため、異なった臭いになります。

※詳しくは、取り扱い説明書の「再生制御式DPFシステム」の項目をご覧ください。

ウォーニングランプが点灯したら
三菱ふそう販売店にご連絡ください。

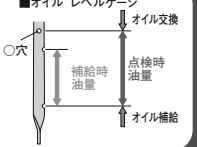
注意
●ウォーニングランプが点灯すると、出力が制限される場合があります。
●ウォーニングランプが点灯したまま走行（稼働）を続けると故障につながります。すみやかに三菱ふそうサービス工場にお越しください。
●PTOの連続運転を実施する場合は、1時間に1回程度、DPFインジケータランプが点滅していないかを確認してください。

アドバイス
6M60エンジン搭載のファイターについて
●自動クリーニング（再生）時のローアイドル回転数が800rpmに上がります。（MT車のみ）
●自動クリーニング（再生）中に低速走行する際は以下の運転方法を推奨します。
トランスミッションの低速ギヤ段を使用し、エンジン回転数を1000rpm以上に維持
これにより、DPF内が高温に保たれ、自動クリーニング（再生）が短時間で終了するため燃費の悪化を防止することができます。

エンジンオイルについて

再生制御式DPF付車は、クリーニング中に燃料の一部がエンジンオイルに混入し、注入時よりもオイル量が増える場合があります。

運行前、エンジンオイル量をレベルゲージで点検してください。
点検時はオイルが右図の点検時油量の範囲（「下側の切り欠き」～「○穴」の間）にあれば良好です。
オイル量が「○穴」を超えた場合は、エンジンオイルの性能が劣化しているため、必ずオイル交換してください。オイル量が「○穴」を超えたまま使用すると、エンジン故障の原因になり。最悪の場合、意図せぬエンジン回転上昇を招く恐れがあります。



DPFの機能を長時間維持できなくなる恐れがありますので、必ずDPF対応オイルを使用してください。

ふそう純正オイル（DPF対応オイル）
ふそうエンジンオイルDH-2
ふそうエンジンオイルスーパーDH-2

燃料について

再生制御式DPF装着車両は低硫黄軽油専用車です。
●規格に適合した燃料を使用してください。
●規格以外のバイオ燃料や粗悪燃料、灯油、重油などを使用した場合は、DPF及びエンジン故障の原因になります。
●燃料は「揮発油等の品質の確保等に関する法律」で品質が定められています。

4　5

本情報は三菱ふそうホームページの「ふそう耳より情報」2008夏号および2009秋号からの抜粋です。
他にもお役に立つ情報を掲載しておりますので、あわせてご覧ください。
http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/fusomimiyori/index.html

三菱ふそうトラック・バス（株）　【 新長期規制適合の中型トラック（ 2009年型～）】

09年型 中型トラック
（HEV車は除く）

再生制御式DPFシステムの手動再生

再生制御式DPFシステムでは、DPFが低速走行などで連続再生（燃焼処理）できない場合、ススの過剰堆積を防ぐためコンピューターが自動的に再生を行っています。しかし、低速走行やエンジン始動・停止などが頻繁に繰り返されると、自動的に再生されず手動で再生を行う必要が出てきてしまいます。また、手動再生には時間がかかるため、運行に支障が出てくることも考えられますので、帰庫後に行うことをおすすめします。

手動再生には 約15～25*分 かかる!!

走行中の手動再生を極力さけたいというお客様や、PTO作業を頻繁にされるお客様は、帰庫後に手動再生を行いましょう。

*ススの堆積状況により異なります

手動再生が必要になりやすい場合

- 車速20km/h以下の低速走行が主体
- 頻繁（10分以内）にエンジンの始動・停止を行うことが多い
- 短い距離（10km以下）の走行を繰り返す
- 毎回、エンジンが暖機される前にエンジンを停止する
- PTO作業を長時間続ける

覚えておこう! 自動再生中にアクセルの踏み込み量の変化が大きいと、燃焼処理が上手く行えないことがあります。手動再生をさせるためにも、アクセルの変化量を抑えた運転を心がけましょう。

⚠ 手動再生時の注意点

- 換気の悪い場所では行わないでください、**一酸化炭素中毒**になる恐れがあります。
- 火災を避けるために、枯れ草や紙くずなど、燃えやすいものの付近で行わないでください。
- やけどを避けるために、排気管やマフラー付近に触れずに、また人を近づけないでください。

■ 帰庫後の手動再生

日中お車を使用されるお客様の場合

1日の運行 → 帰庫 → 駐車ブレーキを確実に引く
エンジンアイドル運転
チェンジレバーをN位置（AT車はP位置）
（・アクセルやクラッチペダルを踏まない。
・PTO装備車はPTOスイッチをOFF。
・アイドリング調整ボタンをAUTO位置）

→ クリーニングスイッチを押す Ⓐ

クリーニングが行われない!!

- 水温計の針がほぼ「C」の位置 → 暖機運転を行って再度クリーニングスイッチを押してください → Ⓐへ戻る
- 水温計の針がほぼ真中の位置 → クリーニング作業の必要なし → ゴミ収集車等の一般的なPTO作業で約2時間の連続作業が可能* → 明日も朝から仕事がOK!

クリーニング作業開始!!

- エンジン回転数が約1500rpmまで上昇しDPFインジケーター点灯 → 約15～25分後DPFインジケーター消灯 → クリーニング終了 → ゴミ収集車等の一般的なPTO作業で約6時間の連続作業が可能* → 明日も朝から仕事がOK!

*車両の使用状況によりDPFの目詰まり状態が変わります。

手動再生実施の目安に便利な09年型の新機能

DPFのスス堆積量の確認

スス堆積量は、エンジン停止時のインジケーターランプの点滅回数で確認できます。3～4回点滅の場合、DPFクリーニングスイッチでDPF手動再生が可能になります。

Step 1 エンジン停止時に、スタータースイッチを“ON”の位置にします。

Step 2 DPFクリーニングスイッチの“ON”を押したままにします。スス堆積量をインジケーターランプの点滅回数で表示します（0.4秒間隔で点滅）。

Step 3 DPFクリーニングスイッチを押している間、インジケーターランプの点滅は1.2秒間隔で繰り返します。点滅回数を確認して、DPFクリーニングスイッチから手を離します。

スス堆積量	インジケーターランプ	DPF再生
少ない	1回点滅	●再生は不要です。●手動再生はできません。
	2回点滅	自動再生が近づいています。
	3回点滅	●自動再生に入ります。●手動再生もできます。
	4回点滅	手動再生ができます。
多い	点灯	再生できません。 DFPにススが過剰堆積しています。 三菱ふそうサービス工場で点検をお受けください。

以下の現象は故障ではありません。

走行中に信号待ち等で停車し、アイドリング運転に移行した時、エンジン音やアイドリング回転数が変化することがあります。同時にエキゾーストブレーキが作動します。
■自動クリーニング（再生）を行っているためです。

白煙が発生することがあります。
■水蒸気が排出されるためです。　■排気温度が十分上昇すれば自然に消えます。

排気ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。
■触媒を通じて排出ガスを浄化しているため、異なった臭いになります。

12か月ごとの点検をお忘れなく

目詰まり点検など必要となりますので、三菱ふそうサービス工場に依頼してください。
点検結果によってはDPFの清掃が必要となります。

手動再生方法など、詳しくは各車両の取扱説明書をご覧ください。

UDトラックス（株）＜ポスト新長期規制適合の大型車、中型車＞

UDPC（UDパティキュレート　クリーニング）及び尿素SCRシステムの正しい取扱方法

（注）新短期～ポスト新長期規制適合の小型車は「いすゞ自動車」を、新短期～新長期規制適合の中型車は「日野自動車」をご覧ください。

UDPC（UDパティキュレート クリーニング）

UDPC（UDパティキュレート　クリーニング）のスス堆積量表示と対応方法および取り扱いについて説明。

スス堆積量表示と対応方法について

スス堆積量表示と手動クリーニング操作

スス堆積量 →

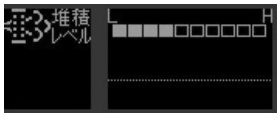
スス堆積状態	レベル 0									レベル 1		レベル 2	レベル 3
スス堆積レベル表示［ポイント］	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
再生要求と警告表示													
手動クリーニング操作	不要						可能			必須		不可	
エンジン トルク制限	非作動									作動			
エンジン シャットダウン（エンジン自動停止）	非作動												作動

アドバイス

- 次のいずれかの状態で使用すると自動クリーニングが作動しない場合があるため、排出ガス浄化装置パイロット ランプが点滅する頻度が多くなります。
  - ＊低速走行が主体の場合
  - ＊頻繁にエンジンの始動、停止を行う走行が多い場合
  - ＊短い距離の走行を繰り返す場合
  - ＊毎回エンジンが暖機される前にエンジンを停止する場合

スス堆積状態：レベル0

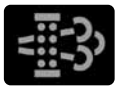
レベル0の場合は手動クリーニング操作の必要はありません。
ただし、スス堆積レベルが「6～8ポイント」の場合は、手動クリーニングが可能です。



排出ガス浄化装置メーター

スス堆積状態：レベル1

排出ガス浄化装置パイロット ランプが点滅したら、すみやか（目安は200km走行以内）に手動クリーニングを行ってください。レベル1以降、トルク制限が除々に作動します。



手動クリーニング操作方法

1. 安全な場所に停車します。
   エンジンはアイドリング運転のままにします。
2. パーキング ブレーキを確実に作動させて、シフト レバーを「N」位置にします。
   PTO付仕様車はPTOスイッチを“OFF”位置にします。

- スス堆積レベルは、モード セレクト スイッチ（多重表示モニター外部スイッチ“DISP MODE”側またはコンビメーター内の左側ノブ）を押すことにより表示される排出ガス浄化装置メーターで確認してください。
- マフラー性能を維持するためにススが堆積していない場合にも、排出ガス浄化装置パイロット ランプが点滅する場合があります。点滅した際はすみやかに手動クリーニング操作を行ってください。
- 運行中の手動クリーニング作業を避けるには、運行終了時に車庫に戻った際に定期的に排出ガス浄化装置メーターでススの堆積状態を確認し、場合により手動再生を行うこともひとつの方法です。

⚠ 警告

手動クリーニングを行う際は、排気口付近に可燃物がないことを確認してください。

⚠ 注意

レベル1のまま走行を続けないでください。ススの堆積量に応じてトルク制限が行われエンジン出力が低下します。

3. 排出ガス浄化装置スイッチの“ON”側を押します。
排出ガス浄化装置再生中ウォーニングが表示されます。
アイドリング回転数が上昇します。

4. 約25分間（エンジン暖機状態の場合）お待ちください。
排出ガス浄化装置再生中ウォーニングが消えたらクリーニング終了です。

スス堆積状態： レベル2

チェック エンジン ランプと排出ガス浄化装置システム ウォーニング（黄）が表示された場合は、さらにトルク制限が行われエンジン出力が低下します。
すみやかに最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場で点検・整備を受けてください。

スス堆積状態： レベル3

排出ガス浄化装置システム ウォーニング（赤）が表示された場合は、ブザーが鳴るとともに約10秒後アクセル ペダルの操作ができなくなり、強制的にアイドリング回転数になります。エンジン保護のため、徐々に車速が下がり車両が停止または停止する直前にエンジンが自動停止します。
ただちに最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場に連絡してください。

アドバイス

- やむを得ず、途中でクリーニングを中断する時は、排出ガス浄化装置スイッチの“CANCEL”側を押してください。
- ギヤを入れるなどして中断した場合は、一度エンジンを停止し、キー スイッチを約10秒以上“LOCK（OFF）”位置にしてから再始動してください。チェック エンジン ランプが点灯することがあります。
- クリーニングが終了しないうちに走行すると、再び排出ガス浄化装置パイロット ランプが点滅します。
- クリーニング中は、アイドリング回転数が上昇するとともに、エキゾースト ブレーキが作動します。そのため、作動音がしますが異常ではありません。（このときは、エキゾースト ブレーキ パイロット ランプは点灯しません。）また、排気温度を制御するため、上昇したアイドリング回転数が下がり、エキゾースト ブレーキが解除される場合があります。手動クリーニングは排出ガス浄化装置再生中ウォーニングが消えるまで行ってください。

⚠注意

レベル2のまま走行を続けるとUDPC（UDパティキュレート クリーニング）の故障につながります。すみやかに最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場で点検・整備を受けてください。

⚠注意

万一、排出ガス浄化装置システム ウォーニング（赤）が表示された場合は、ただちに安全な場所に停車し、最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場に連絡してください。

UDPC（UDパティキュレート クリーニング）の取り扱いについて

以下の現象は故障ではありません。

停車中、アイドリング回転数が変化することがあります。
●信号待ちなどで停車し、アイドリング運転になったとき。（自動クリーニング中またはマフラー温度制御中）
●長時間アイドリング運転を続けている場合。（白煙発生防止のため、ときどき回転数が上昇します。）

白煙が発生することがあります。
●マフラー出口から白煙が排出されることがあります。
＊水蒸気が排出されるためです。
＊排気温度が十分に上昇すれば消えます。
●雨天走行後や洗車後の手動クリーニングでは、マフラー表面から白煙が発生することがあります。
＊マフラー表面に付着した水分が蒸発して水蒸気が発生するためです。
●指定以外の燃料を使用した場合は、白煙が発生し続けることがあります。エンジンや排出ガス浄化装置などに悪影響をおよぼし、故障する恐れがありますので、必ず超低硫黄軽油（S10）を使用してください。

排出ガスの臭いが従来のディーゼル車と異なります。
●触媒を通じて排出ガスを浄化しているため異なった臭いになります。

自動クリーニング中はアイドリング ストップ システムが作動しない場合があります。

UDPC（UDパティキュレート クリーニング）の定期清掃について

UDPC（UDパティキュレート クリーニング）用フィルター一体型マフラーは、その性能を維持するために、定期的（GH5型エンジン搭載車：2年または20万km走行のどちらか早い方毎、GH7、GH11、GH13型エンジン搭載車：2年または25万km走行のどちらか早い方毎）に清掃を行う必要があります。これは、燃焼除去できるススとは別に燃えないアッシュ（灰）がフィルター内に堆積していくためです。アッシュの堆積量の目安は、アッシュ レベル メーターで確認してください。
清掃は最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場にお申し付けください。

エンジン オイルについて

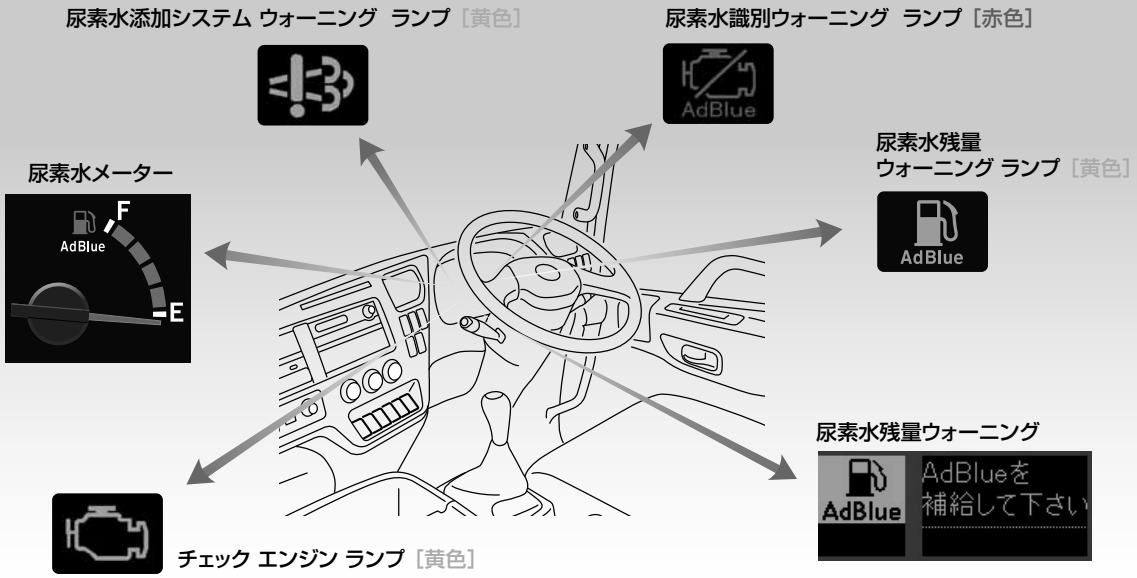
UDPC付き車のエンジン オイルの補充または交換には、必ずメーカー指定の低アッシュ（灰分）「VDS-4（DH-2）規格」オイルを使用してください。「VDS-4（DH-2）規格」以外のエンジン オイルを使用すると、UDPCへのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。
アッシュはオイルの燃えかす（灰分）で、主にオイルの添加剤成分から生成される物質です。
アッシュの生成を最小限に抑えるためにも、必ずメーカー指定オイルを使用してください。

尿素SCR システム

尿素SCRシステムの液量表示とウォーニング ランプおよび尿素水（アドブルー®）の取り扱い上の注意について説明。

*アドブルーはドイツ自動車工業会（VDA）の登録商標です。

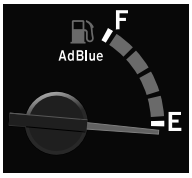
液量表示とウォーニング ランプについて



液量表示と各ウォーニング ランプの説明

尿素水メーター

タンク内の尿素水の残量を表示します。



尿素水残量ウォーニング & 尿素水残量ウォーニング ランプ

尿素水が少なくなると表示および点灯します。

※尿素水残量が少なくなったときは、お早めに指定の尿素水を補給してください。

尿素水識別ウォーニング ランプ & チェック エンジン ランプ

- 指定の尿素水以外の液体を補給したときに点灯し、一定距離を走行するとウォーニング ブザーが鳴ります。
- また、タンクが“空”になったときも点灯し、ウォーニング ブザーが鳴ります。

尿素水添加システム ウォーニング ランプ & チェック エンジン ランプ

- 尿素水添加システムに異常が発生すると点灯します。
- ランプ点灯後、一定距離を走行するとウォーニング ブザーが鳴ります。
- また、タンクが“空”になったときも点灯し、ウォーニング ブザーが鳴ります。

警告

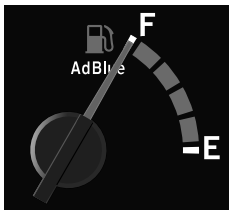
尿素水識別ウォーニング ランプ（赤色）とチェック エンジン ランプ（黄色）が点灯し、ウォーニング ブザーが鳴っている時にエンジンを停止させると、再始動ができなくなります。指定の尿素水を補給し、キーON時に尿素水残量ウォーニング ランプ、尿素水識別ウォーニング ランプおよびチェック エンジン ランプが消灯すれば再始動できます。

注意

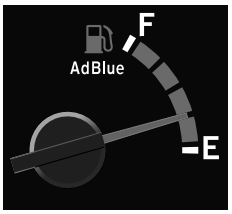
ランプ点灯状態での走行は止めてください。排出ガス悪化の原因となります。最寄りのUDトラックス販売会社のサービス工場で点検・整備を受けてください。

尿素水メーターと尿素水ウォーニング ランプの表示例

満タンのとき

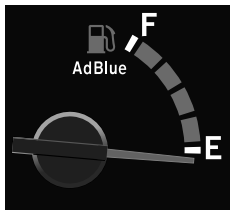


液量が少なくなると



警報表示および
ウォーニング ランプ点灯

タンクが“空”になると



警報表示およびウォーニング ランプ点灯

ウォーニング ブザー作動

警告

この状態でエンジンを停止すると、再始動ができなくなります。

※尿素水メーターの指針位置は、タンク容量や車両傾斜などにより上図と一致しない場合があります。

以下の現象は故障ではありません

尿素SCRシステムは、エンジン停止後も約2分間システムが作動しています。サプライ モジュールから作動音が聞こえることがありますが、異常ではありません。

尿素水の取り扱い上の注意

[取り扱い上の注意]

- 無色透明、無臭、無害であり身体に触れても問題のない安全な物質で、化粧品にも使われており、取り扱うための資格も不要です。
- 尿素水は、必ず日本工業規格（JIS）に適合した弊社指定のものを使用してください。指定以外の尿素水を使用すると尿素水添加システムの故障の原因となります。
- 尿素水を入れる容器は、弊社純正部品の5ℓ携行タンク、または尿素水取扱事業者が推奨する専用の容器を使用してください。 一般の容器、他で使用しているもの、汚れているものは尿素水の品質が保てなくなりますので、絶対に使用しないでください。

[応急処置]

- 尿素水は極めて安全性の高い液体ですが、体質によってはごく稀に炎症をおこす可能性もあります。
  身体にこぼした場合は、水で洗い流してください。
  間違って飲んだ場合は、水または牛乳を飲んでください。

[火災及び漏洩時]

- 尿素水自体は不燃性ですが、火災の場合は速やかに安全な場所に移してください。
- 尿素水をこぼしたら水で洗い流してください。廃棄する場合も大量の水で薄めて下水に流しても問題はありません。
  但し、廃棄する場合、窒素規制があるところは産業廃棄物として処理願います。

[保管方法]

- 容器は密封し、屋根のある風通しの良い室内で保管してください。 もし凍結しても解凍後の品質には変わりはありませんので、そのまま使用できます。
- 尿素水は変質しにくい液体ですが、水分蒸発しないよう密栓保管してください。

10. 自動車整備士の人材不足対策として運輸支局長等による高等学校への訪問活動を開始します

国土交通省

東北運輸局プレスリリース

《発表記者会：東北電力記者会》
宮城県政記者会》

平成２６年6月１６日
国土交通省　東北運輸局

近年、少子化や若者の車離れ等により整備専門学校の生徒数が過去１０年間で半減しています。一方、団塊世代の整備要員の引退等により、整備要員の人材不足が顕著になってきていることから、国土交通省は自動車関係団体で構成する「自動車整備人材確保・育成推進協議会」と連携して人材確保及び人材育成対策を進めることとしています。

具体的な対策の一環として、運輸支局長等による高等学校訪問を自動車関係団体と連携して実施し、自動車整備士の社会的重要性、社会的貢献度の高さ等をＰＲするとともに、自動車整備の仕事への理解を得ることで、高校生が自動車の仕事に就職する機会の確保を図ることとしています。

高等学校訪問は、６月１８日（水）から７月上旬まで各県１０校、管内で６０校程度を目標に実施する予定としていますので、お知らせします。

東北運輸局マスコット“とうほくろっ犬”

【問い合わせ先】
東北運輸局自動車技術安全部整備・保安課
熊谷、佐々木
ＴＥＬ：０２２（７９１）７５３４
ＦＡＸ：０２２（２９９）８８７２

～自動車の安全・安心を守るエンジニア～

自動車整備の仕事

自動車の整備	自動車の整備は、自動車を安全かつ快適に使用するためには必要不可欠な仕事です。自動車は私たちの生活に深く関係しており、自動車の整備が担う社会的な役割は大変重要なものとなっています。
社会的に役立つ仕事	社会の安全や地球環境を守るためには自動車の整備を適切に行う必要があります。自動車の整備は社会に貢献する大切な役割を果たしています。
技術を活かせる仕事	自動車業界では、ハイブリッド車や電気自動車など自動車の進化とともにその整備に必要な高い専門技術と知識を身につけた自動車のエンジニア（サービスエンジニア）が求められています。サービスエンジニアはそれらの新技術を理解し、適切な自動車整備を行うための技術を身に付け、それを発揮できる仕事です。 近年では、新技術に対応した自動車整備のために、コンピューターを活用した診断などの機会も増え、習得した技術を活用する場面が増えています。
将来の展望	近年、自動車整備の技能を習得された方が活躍される場が広がっています。自動車整備の技能を習得後、技術のスペシャリストを目指せるだけでなく、自動車販売などの関連分野においても、会社経営に携わる重要なポジションに就く方も増えています。このように最近、サービスエンジニア出身で、習得した技術を存分に発揮して多くの方が活躍されています。

自動車整備士制度

自動車整備士とは、自動車の点検整備に関する専門的な知識・技術を有する国家資格です。

自動車整備士の種類

一級自動車整備士
自動車の全般的かつ高度な整備ができる。

二級自動車整備士
自動車の一般的な整備ができる

三級自動車整備士
各装置の基本的な整備ができる

◆自動車整備士は一定の実務を経験後、国が行う自動車整備士技能検定の学科試験及び実技試験に合格する必要があります。
◆なお、登録試験機関による登録試験の合格、自動車整備士の養成施設の修了等により、自動車整備士技能検定の試験の一部又は全部を免除することができます。

特殊自動車整備士
特定の分野において専門的な知識と技能を持っている。
（タイヤ、電気装置、車わく及び車体）

自動車の整備工場には、自動車整備士の有資格者が必要です。

認証工場
地方運輸局長等から分解整備を行う事業の認証を受けた工場

二級以上の自動車整備士資格が１名以上必要（※）	整備従業員の 1/4 以上が三級整備士以上が必要

※認証工場は、二級以上の自動車整備士資格取得者を整備主任者に届出しなければならない。

指定工場
自動車の車検を行うことができる工場（民間の車検場）

車検の実施には二級以上の自動車整備士資格必要（※）	整備従業員の 1/3 以上が三級整備士以上が必要

※指定工場は事業場ごとに、整備主任者経験者である自動車検査員を届出しなければならない。

自動車整備業界を目指すには？

高校
- 整備の専門学校や短期大学などへ進学（一種養成施設） → 有資格者として就職
- 大学などへ進学（認定大学、自動車科など） → 学科等により、整備士取得に優位性あり
- 働きながら資格取得を目指す

→ サービスエンジニア 整備業界に就職

- 経営職
- 工場長
- 営業職

↔ 働きながら自動車整備振興会に通い、整備士資格取得や技能向上（二種養成施設）

●自動車整備士についてのホームページ【国土交通省】 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk9_000011.html GO
自動車整備士養成施設の一覧は、上記ホームページ内の「自動車整 備士養成施設」に掲載されています。
養成施設の情報は、一種養成施設は個々の学校等に、二種養成施設はお近くの自動車整備振興会にお問い合わせください。
このパンフレットは、国土交通省のホームページに掲載しています。
●登録試験に関するホームページ【(一社）日本自動車整備振興会連合会】 http://www.jaspa.or.jp/ GO

国土交通省

自動車整備人材確保・育成推進協議会
一般社団法人日本自動車整備振興会連合会／全国自動車大学校・整備専門学校協会／全国自動車短期大学協会／
一般社団法人日本自動車販売協会連合会／一般社団法人全国軽自動車協会連合会／一般社団法人日本自動車工業会／
一般社団法人日本自動車連盟／日本自動車車体整備協同組合連合会／全国自動車電装品整備商工組合連合会／
全国タイヤ商工協同組合連合会／全国オートバイ協同組合連合会／一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会／
日本自動車輸入組合／公益財団法人日本自動車教育振興財団

自動車整備の仕事について

乗用車をはじめとしてトラックやバスなどの自動車は、人やモノを運ぶ存在として、毎日の生活、経済活動に欠かせない大切な役割を果たしていますが、適切に使用されないと事故や環境汚染の原因にもなります。このため、安全で環境と調和のとれたクルマ社会を築いていくためには、安全環境性能を維持するための自動車の整備が必要不可欠となっています。

また、最近ではハイブリッド車や電気自動車といった新しい技術を取り入れた自動車が次々と登場して広く普及し始めており、自動車の整備は新技術の自動車に対応できる専門的な知識と高い技能が求められる仕事となっています。

自動車整備の分野では、このような高度な技能を習得した自動車のエンジニアが求められています。

自動車の整備

今街を走っている自動車は、スマートフォンやタブレット等と同様に、私たちの身近な存在であり、社会にとってなくてはならない存在です。そんな自動車が、突然故障したりしないように、また正常に動ける状態を維持するためには、法律で定められている定期点検などを行い、必要に応じてエンジンオイルや部品の交換などの整備を行わなければなりません。

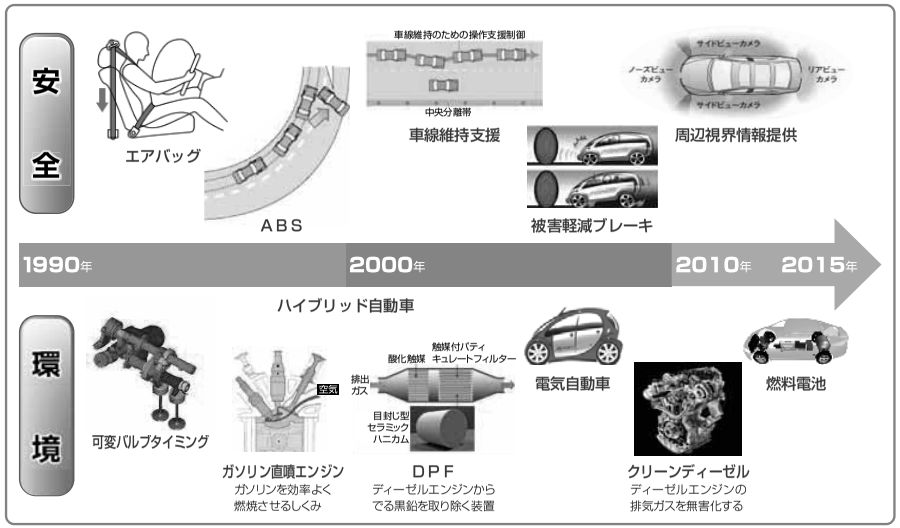
整備工場（サービス工場）

自動車整備の現場であるサービス工場は、自動車の状態を電子機器で診断するなど高度化が進み、先進機器の導入や効率的な配置などにより先進的な工場へと変化しています。

自動車の新技術

自動車には時代の流れとともに、新しい技術が次々と開発、搭載されています。特に、クルマを運転する人や歩行者などの安全を確保する技術、燃費の向上や排気ガスをクリーンにする環境性能を高める技術が多く開発されてきました。

現在も、水素等新しい燃料を使った自動車や、自動運転の技術など、様々な先進技術が研究、開発されています。



整備の先進技術

近年の自動車は『環境保全の性能の向上』『安全性の向上』などのために多くの電子制御システムが使用され、構造や機能が高度で複雑なものとなっています。

このため、自動車の整備においても電子機器である外部診断器（※スキャンツール）を活用したり、インターネットを活用した情報提供ネットワークなどから整備情報を閲覧、収集するなど、IT 化が進んでいます。

（スキャンツール）

※スキャンツールは自動車にパソコンや専用の機器を接続し、自動車に搭載されたコンピューターから情報の読み取りなどを行うことができる。

11. ご当地ナンバー（第２弾）の導入時期について

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成 26 年 5 月 16 日
自動車局自動車情報課

ご当地ナンバー（第２弾）については、以下のとおり新たに１０地域において導入することを決定し、昨年８月２日に発表したところであります。

今般、導入時期について、平成２６年１１月１７日（月）からとすることを決定いたしましたので、お知らせいたします。

なお、導入地域においては、新規登録される自動車や移転・変更登録によりナンバーが変更となる自動車について当該ご当地ナンバーが導入されることとなります。また、現在使用中の自動車についても、希望によりご当地ナンバーへの変更も可能となっております。

詳細につきましては、最寄りの運輸支局又は自動車検査登録事務所へお問い合わせ下さい。

【参考】

〇導入決定地域：１０地域

ご当地ナンバー地域名	要望都県名	対象となる市区町村名
盛岡（もりおか）	岩手県	盛岡市（もりおかし）、八幡平市（はちまんたいし）、滝沢市（たきざわし）、紫波郡紫波町（しわぐんしわちょう）・矢巾町（やはばちょう）
平泉（ひらいずみ）		一関市（いちのせきし）、奥州市（おうしゅうし）、胆沢郡金ヶ崎町（いさわぐんかねがさきちょう）、西磐井郡平泉町（にしいわいぐんひらいずみちょう）
郡山（こおりやま）	福島県	郡山市（こおりやまし）
前橋（まえばし）	群馬県	前橋市（まえばしし）、北群馬郡吉岡町（きたぐんまぐんよしおかまち）
川口（かわぐち）	埼玉県	川口市（かわぐちし）
越谷（こしがや）		越谷市（こしがやし）
杉並（すぎなみ）	東京都	杉並区（すぎなみく）
世田谷（せたがや）		世田谷区（せたがやく）
春日井（かすがい）	愛知県	春日井市（かすがいし）
奄美（あまみ）	鹿児島県	奄美市（あまみし）、大島郡大和村（おおしまぐんやまとそん）・宇検村（うけんそん）・瀬戸内町（せとうちちょう）・龍郷町（たつごうちょう）・喜界町（きかいちょう）・徳之島町（とくのしまちょう）・天城町（あまぎちょう）・伊仙町（いせんちょう）・和泊町（わどまりちょう）・知名町（ちなちょう）・与論町（よろんちょう）

【連絡先】自動車局自動車情報課　大橋、清水
代　表　03-5253-8111（内線 41-146）
直　通　03-5253-8587
ＦＡＸ　03-5253-1639

《発表記者会：東北電力記者会、宮城県政記者会、
岩手県政記者クラブ、福島県政記者クラブ》

国土交通省

東北運輸局プレスリリース

平成２６年 ５月１６日
国土交通省 東北運輸局

ご当地ナンバー（第２弾）の導入時期について

東北運輸局管内のご当地ナンバー（第２弾）については、以下の３地域において導入することを決定し、昨年８月２日に発表したところであります。

今般、導入時期について決定いたしましたので、お知らせいたします。

１．導入時期

平成２６年１１月１７日（月）

２．導入決定地域：３地域

ご当地ナンバー地域名	要望県名	対象となる市町名
盛　岡	岩手県	盛岡市、八幡平市、滝沢市、紫波町、矢巾町
平　泉		一関市、奥州市、金ヶ崎町、平泉町
郡　山	福島県	郡山市

３．詳細は別紙のとおり。

《問い合わせ先》
東北運輸局自動車技術安全部
管理課　丸谷・松澤
TEL：０２２－７９１－７５３３

東北運輸局岩手運輸支局
登録部門　上村・斉藤
TEL：０１９－６３８－２１５４

東北運輸局福島運輸支局
登録部門　舩山・馬場
TEL：０２４－５４６－０３４５

ご当地ナンバーの動き及び分布図（福島県）

国土交通省

【郡山ナンバー】
（構成メンバー）
郡山市（1市）
（沿革）
25. 6.24　郡山市から県へ要望書提出
25. 6.27　福島県から運輸局へ要望書提出
25. 6.28　本省へ要望書進達

エリア比率（保有車両数）
郡山エリア　：１８．０%
会津エリア　：１３．４%
福島エリア　：４３．３%
いわきエリア：２５．３%

【郡山ナンバー圏】
人　　口：327,751人(16.9%)
世　帯　数：133,676世帯(18.5%)
保有車両数：168,129両(18.0%)

【福島ナンバー圏】
人　　口：851,728人(44.0%)
世　帯　数：307,321世帯(42.5%)
保有車両数：404,175両(43.3%)

【会津ナンバー圏】
人　　口：279,115人(14.4%)
世　帯　数：101,822世帯(14.1%)
保有車両数：125,441両(13.4%)

【いわきナンバー圏】
人　　口：478,936人(24.7%)
世　帯　数：179,563世帯(24.9%)
保有車両数：236,328両(25.3%)

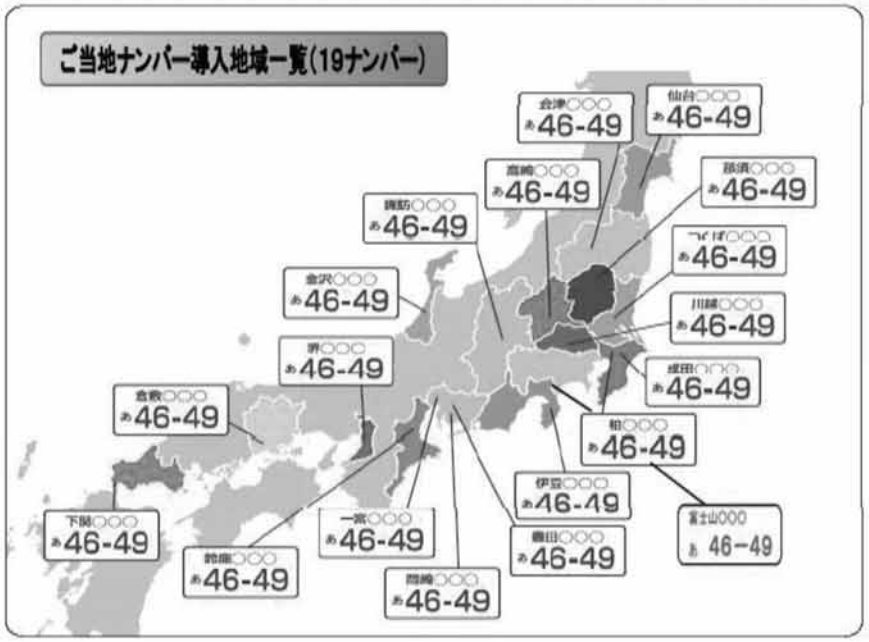
※保有車両数は、平成２６年３月末現在。人口・世帯数は、福島県HPによる平成２６年４月１日現在

新たな地域名表示ナンバープレート（ご当地ナンバー）の導入

国土交通省

（導入経緯）

平成１４年１２月
　自動車交通局に「ナンバープレートの地域名表示細分化等に関する懇談会」設置
平成１６年５月
　「新たな地域名表示ナンバープレートを認めることが適当」との懇談会の報告を受け、国としての考え方（整理案）を公表し、意見募集
平成１６年１１月
　新たな地域名表示ナンバーの導入要綱を公表（１７年５月まで募集）
平成１７年５月
　２０地域から要望の提出あり
平成１７年７月
　１８地域について、新たな地域名表示ナンバーの導入を決定
　【仙台・会津・那須・高崎・柏・成田・川越・金沢・諏訪・富士山（山梨県・静岡県）・伊豆・岡崎・豊田・一宮・鈴鹿・堺・倉敷・下関】奄美は対象台数が足りないため、未導入
平成１８年３月
　「つくば」ナンバー導入を決定
平成１８年１０月１０日
　「会津」ナンバー等１７ナンバーを交付開始
平成１９年２月１３日
　「つくば」ナンバーを交付開始
平成２０年１１月４日
　「富士山」ナンバーを交付開始
平成２５年２月
　「ご当地ナンバー」（第２弾）募集（25.2.26～25.6.28）
平成２５年７月２２日
　要望書提出
　　・８都県１１地域
　　【盛岡・平泉・郡山・前橋・川口・越谷・杉並・世田谷・春日井
　　飛鳥・奄美】
平成２５年８月２日
　　導入地域決定（１０地域導入決定、飛鳥は見送られた。）
平成２６年５月１６日
　　導入時期決定（交付開始：平成２６年１１月１７日（月））



郡山ナンバー導入に係るＱ＆Ａ

Ｑ１：郡山ナンバーの対象車両は？

Ａ１：原動機付自転車、小型特殊自動車を除く、軽二輪以上の車両が、郡山ナンバーの対象になります。
なお、臨時運行番号標、回送運行番号標、ダンプゼッケンナンバーは対象とはなりません。

〇新規登録関係

Ｑ２：平成２６年１１月１７日(導入日)以降、郡山ナンバー対象地域で新規登録したときのナンバープレートはどうなりますか。

Ａ２：すべて、郡山ナンバーを交付します。
（福島ナンバーとの選択制ではありません。）

〇番号変更関係

Ｑ３：郡山ナンバー対象地域で、現在使用している福島ナンバーを郡山ナンバーに変更できますか。

Ａ３：変更できます。

Ｑ４：郡山ナンバー対象地域で、現在使用している福島ナンバーはそのまま使用していてもいいですか。

Ａ４：使用できます。あえて番号変更する必要はありません。

Ｑ５：郡山ナンバー対象地域で、現在使用している福島ナンバーを同じ福島ナンバーに番号変更することはできますか。

Ａ５：できません。

Ｑ６：郡山ナンバー対象地域で、付与された郡山ナンバーを福島ナンバーに変更することはできますか。

Ａ６：郡山ナンバー対象地域で、一度付与された郡山ナンバーは福島ナンバーに戻すことはできません。

○変更(移転)登録関係

Ｑ７：郡山ナンバー対象地域で、現在使用している福島ナンバーの自動車を福島ナンバー対象地域へ変更(移転)登録を行う場合は、番号変更の必要はありますか。

Ａ７：番号変更の必要はありません。

Ｑ８：郡山ナンバー対象地域で、現在使用している郡山ナンバーの自動車を福島ナンバー対象地域へ変更(移転)登録を行う場合は、番号変更の必要はありますか。

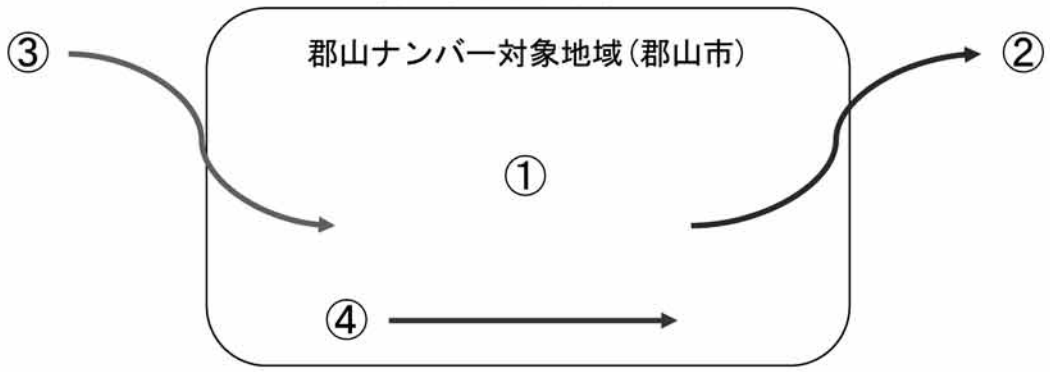
Ａ８：番号変更が必要となり、福島ナンバーが付与されます。

Ｑ９：福島ナンバー対象地域で、現在使用している福島ナンバーの自動車を郡山ナンバー対象地域へ変更(移転)登録を行う場合は、番号変更の必要はありますか。
また、他県から郡山ナンバー対象地域へ転入してきた場合はどうですか。

Ａ９：他県から転入してきた場合も含めて、すべて郡山ナンバーになります。
（福島ナンバーとの選択制ではありません。）

【参考】

番号変更等早わかり図



① 新規登録　（ア）すべて郡山ナンバー（福島ナンバーとの選択制ではない。）

② 変更(移転)等 転出
（ア）郡山地域の福島ナンバー → 福島地域へ（番号変更なし。）
会津地域へ（会津 NO へ番変あり。強制）
（イ）郡山ナンバー → 福島、会津地域へ（福島 NO もしくは会津 NO へ番変あり。強制）

③ 変更(移転)等 転入
（ア）福島、会津ナンバー → 郡山地域へ（郡山 NO へ番変あり。強制）
（イ）田村市のいわきナンバー → 郡山地域へ（郡山 NO へ番変あり。強制）
（ウ）他県ナンバー → 郡山地域へ（郡山 NO へ番変あり。強制）

④ 番号変更
（ア）郡山地域の福島ナンバー → 郡山ナンバーへ（希望により番変可能。）
（イ）郡山ナンバー → 郡山ナンバー地域で福島ナンバーへ（不可）
※ 郡山地域の福島ナンバー → そのまま使用可能

平成２５年度　分解整備事業者の処分状況一覧表

支局	処分年月日	処分内容	違反の概要
１ 宮　城	平成２５年４月	自動車分解整備事業の停止 ２０日間	①整備主任者がいない。 ②分解整備記録簿の虚偽記載。 ③対象自動車以外の分解整備を実施。 ④従業員数が基準を満たしていない。
２ 宮　城	平成２５年５月	自動車分解整備事業の停止 １０日間	①点検整備記録簿の概要に虚偽記載をした。 ②使用者に点検整備記録簿（分解整備記録簿）を交付しなかった。 ③料金表示を行っていなかった。 ④依頼者に概算見積書を交付しなかった。
３ 福　島	平成２５年５月	自動車分解整備事業の停止 １０日間	①不正改造の実施。 ②依頼者に概算見積書を交付しなかった。
４ 宮　城	平成25年10月	自動車分解整備事業の停止 １０日間	①分解整備記録簿の虚偽記載。 ②整備主任者の分解整備等に関する統括管理不足。 ③依頼者に概算見積書を交付しなかった。

13. 自動車検査独立法人福島事務所からのお知らせ

自動車検査独立行政法人
東北検査部　福島事務所

日頃より自動車の審査業務につきまして、ご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

自動車検査法人福島事務所より、円滑な検査の実施のため、次の項目について皆様のさらなるご協力をお願いします。

予約について

●曜日毎の受検比率が週末（特に金曜日）に集中しています。検査場の混雑緩和のため、平準化へのご協力をお願いします。

●予約ラウンドに来場できない方が見受けられます。来場できる時間に予約してください。

検査について

全国の検査場で事故が発生しています。受検の際はあわてず確実な安全確認をお願いします。

●初めての方が受検する際は、受検方法等について事前指導をお願いします。

●車台番号及び原動機型式は事前確認し、汚れている場合は清掃をお願いします。

●座席、シートベルトは、すべて展開した状態で受検してください。

●キャンピング車の設備確認のため、使用方法（ベッド展開等）について、事前確認をお願いします。

●アルミホイールの刻印（JWL,JWL-T等）の事前確認をお願いします。

●ホイルキャップは外してきてください。

●期間が経過した点検ステッカー（ダイヤルステッカー）は、はがしてきてください。

●前面ガラス等に吸盤で貼付してあるお守り等は外してきてください。

その他

●空車状態での受検をお願いします。なお、構造等変更検査、新規検査で重量計測が必要な場合は、スペアタイヤ、荷物を降ろして計測コースへ入場してください。

●改造自動車は事前に書類の届出が必要となります。サスペンションアーム変更も改造自動車となる場合がありますので注意してください。その他改造自動車に関してご不明点などありましたらお問い合わせください。

高度化システムを開始したため、受検車両データの入力作業等で時間がかかりますので、御理解をお願いします。

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

～9月9日（火）は“事故ゼロの日”です。～

ギアが「D」、「R」のまま車両を降車し、無人車両が暴走する事故が多発。

車両から降りる時はギア位置の確認を！

■車種選択ボタンを押すとき。

■ブレーキ検査時に輪止めを取り付けるとき。

■スピード申告ボタンを取るとき。

■排気ガス検査を実施するとき。

■レコーダーで検査記録を行うとき。

ギア位置とあわせて駐車ブレーキの確実な作動および確認をお願いします。

皆様方のご協力をよろしくお願いいたします。